પહેલી આવૃત્તિ : ૧૯૪૪
બીજી આવૃત્તિ : ૧૯૫૨
ત્રીજી આવૃત્તિ : ૧૯૫૭

: પ્રકાશક :
જયન્તીલાલ મ. શાહ
સંસ્કાર સાહિત્ય મંદિર
પો. બો. નં. ૨૪ : ભાવનગર

: મુદ્રક :
ચંદુભાઈ સ. ભટ્ટ
અપના છાપખાના
ભાવનગર

પ્રવેશક

ભાઇ મૂળશંકરનું આ પુસ્તક સમાજ પાસે આવે છે તે જોઇને મારું હૈયું મલકાય છે.

ભાઇ મૂળશંકર સ્વભાવથી જ જુવાન વિદ્યાર્થીઓના સંગમાં રહેવું પસંદ કરે છે. એ રીતે આજ સુધીમાં એક સારા ગૃહપતિ તરીકે એમણે પોતાનું સ્થાન ક્યારનુંય સિદ્ધ કર્યું છે. આ ઊગતા જુવાનોની સાથે રમવું, તરવું, કૂદવું, રખડવું, ઘૂમવું એ એનો પ્રિય વ્યવસાય થઇ પડ્યો છે.

ઉપરાંત ગુજરાત વિદ્યાપીઠમાં રહીને એમણે સ્વ. ખરે સાહેબ અને શંકરરાવ પાઠક જેવા શાસ્ત્રીઓ પાસે રહીને સંગીતની તાલીમ મેળવી છે અને એના સ્નાતક બન્યા છે.

આ રીતે ભાઇ મૂળશંકરના જીવનમાં સ્વભાવથી જ તેમ જ હુન્નરથી કળાનો અને ખડતલપણાનો સુમેળ ઊભો થયો છે. અને આપણા ઊગતા જુવાનોમાં પણ એ બન્નેનો સુમેળ ઊભો થાય એવી છૂપી વાસના એમના જીવનમાં વસ્યા કરતી હોય તો આશ્ચર્ય નથી.

આ પુસ્તકનું પ્રેરણાસ્થાન આવી કોઇ વાસનામાં કાં ન હોય ?

આજે આપણા જીવનમાંથી ક્ષાત્રવૃત્તિનો લોપ થયો હોય

એમ આપણને દેખાય છે. આ ક્ષાત્રવૃત્તિ એ કંઇ ફક્ત ક્ષત્રિયોનો જ સદ્દગુણ નથી. દરેક વર્ણનાં લોકો પોતપોતાનાં જીવનક્ષેત્રમાં નવીનતા અનુભવવા મથે, બધાંય થરના માણસો ચાલુ ઘરેડથી સંતોષ ન માનતાં અવનવા માર્ગોને શોધવા નીકળી પડે, સમાજનાં ભાઇ-બહેનો પોતપોતાના અધિકારને લક્ષમાં રાખીને જીવનક્રમના જુદા જુદા પ્રયોગો કરવા પાછળ લાગી જાય અને એ રીતે સમાજજીવનમાં નિરંતર નવીનતા લાવવા મથે—આ પ્રકારની ક્ષાત્રવૃત્તિ એ કંઇ એકલા ક્ષત્રિયોનો જ ગુણ નથી. દરેક પ્રગતિશીલ સમાજનું લક્ષણ જ એ છે કે એ સમાજમાં આવી ક્ષાત્રવૃત્તિ નિરંતર જીવતીજાગતી રહ્યા જ કરે. આપણાં જીવનમાંથી આજે વર્ષો થયાં આ ક્ષાત્રવૃત્તિનો લોપ થઇ ગયો છે. એક દિવસ એવો હતો કે જ્યારે આપણા ઋષિમુનિઓ અને બ્રાહ્મણો જીવનના આધ્યાત્મિક પ્રદેશમાં ભાતભાતના પ્રયોગો કરતા—અવનવા માર્ગોની શોધમાં રખડતા અને એ રીતે આપણા આધ્યાત્મિક જીવનક્ષેત્રને આ બ્રાહ્મણોએ ખેડ્યું. આજે આ આખાય ક્ષેત્રમાં ઝાંખરીઝાંખરાં ઊગી ગયાં છે. તેને ખોદી કાઢવા જેટલી શક્તિ પણ કેમ જાણે આપણે ગુમાવી બેઠા છીએ. એક દિવસ એવો હતો કે જ્યારે સામાજિક જીવનના ક્ષેત્રમાં આપણા સ્મૃતિકારો અનેક દૃષ્ટિથી આપણા સમાજ–જીવનને વિલોકતા અને દેશકાળને અનુકૂળ એવા જુદા જુદા ધર્મોને આલેખતા. આજે આપણા સામાજિક જીવનમાં જે નડો પેઠો છે તેની સામે માત્ર આંગળી ચીંધનારને પણ આપણે ડામ દેવા તૈયાર છીએ. એક રીતે વેપારમાં, શસ્ત્રાસ્ત્રવિદ્યામાં, દેશાટનમાં, રસાયણશાસ્ત્રમાં, ખગોળમાં, વૈદામાં, ગણિતમાં, કૃષિશાસ્ત્રમાં આ અને આવાં જીવનનાં અનેક ક્ષેત્રોમાં આપણે આપણો અમૂલ્ય વારસો ગીરો મૂક્યો હોય તેમ, માત્ર ભૂતકાળના વખાણ કરી આનંદ માનનારા અફીણીઓ જેવા બની ગયા છીએ.

આ બધાય અનર્થોનું મૂળ આપણી પરાધીનતા છે. આપણે રાજકીય પરાધીનતા તો આજે કેટલાય યુગોથી વેઠતા આવીએ છીએ. પણ આજે તો આ પરાધીનતા આપણા જીવનના તમામ ક્ષેત્રોને કેમ જાણે ભરડો દઇને બેઠી છે અને છતા આપણા સમાજનો મોટો એવો ભાગ એ પરાધીનતામા જ કેમ જાણે કલ્યાણ માને છે અથવા તો એ પરાધીનતાને જાણતો પણ નથી

આવી પરિસ્થિતિમાથી જ્યારે આપણી પ્રજા પોતાનુ પાસું બદલવા લાગી છે તે વખતે ભાઇ મૂળશંકર જેવા ગુજરાત-વિદ્યાપીઠનુ અમૃત પીને ઊછરેલા શિક્ષકો ઊગતી પ્રજાને આ નવીન ક્ષાત્રવૃત્તિનું અમૃત પાવા બહાર આવે એ કોને આવકારદાયક ન લાગે ? આ પ્રકારની ક્ષાત્રવૃત્તિ પશ્ચિમની પ્રજાઓમા આજે આપણને ભારોભાર દેખાય છે એમાં પણ રુસની પ્રજા જે ક્ષાત્રવૃત્તિ આજે દેખાડી રહી છે તેનો જોટો જડે તેમ નથી આપણા આજના યુગમા આ ક્ષાત્રવૃત્તિએ જે તેજ દેખાડ્યું છે તેનાથી જગત અંજાઇ ગયું છે થોડા વર્ષો ઉપર એ જ પ્રજાએ આર્થિક ક્ષેત્રમા જે ક્ષાત્ર-વૃત્તિ દેખાડી હતી અને આજે પણ દેખાડી રહી છે તેનુ જગતની પ્રજાઓ અનુકરણ કરવા તલસી રહી છે

પણ ક્ષાત્રવૃત્તિના આવા પરિણામો માત્ર આ ક્ષેત્રમા જ મર્યાદિત થયા નથી આ પુસ્તક ભૂસશોધનના કાર્યમા રુસની પ્રજાએ જે ક્ષાત્રવૃત્તિ બતાવી છે તેનુ વર્ણન કરે છે અને ભાઇ મૂળશકર તેને આપણા યુવાનો પાસે ધરે છે.

જ્યારે કોઇપણ પ્રજામા નવા પ્રાણનો સચાર થાય છે ત્યારે આ નવો પ્રાણ પ્રજાજીવનના દરેક અંગ—ઉપાગમાથી વહેતો જ લાગે છે. રુસની પ્રજામા ઇ સ ૧૯૧૭થી આવેલો નવો પ્રાણ-

સંચાર થયો એટલે એ પ્રાણના અનેક આવિર્ભાવો થવા લાગ્યા. 'ધરતીને મથાળે' પગ મૂકવાનો રુસની પ્રજાનો નિર્ણય અને વિજય એ આવા નવ-પ્રાણસંચારનું એક માત્ર ચિહ્ન છે.

આજે આપણા વિદ્યાર્થીઓ પોતાના અભ્યાસકાળ દરમિયાન પ્રવાસો કરે છે અને આવા પ્રવાસો ધીમે ધીમે પણ યુવાનોની કેળવણીનું એક આવશ્યક અંગ ગણાવા લાગ્યું છે. પણ આવા પ્રવાસો જ્યાંસુધી માત્ર અભ્યાસકાળના સ્મરણરૂપ જ રહે ત્યાં સુધી એમાં પ્રગતિ શી રીતે આવે ?

આપણી આબાલવૃદ્ધ જનતાને રખડવાનો એક જાતનો શોખ ઊભો થાય અને દરેક માણસને કંઇ ને કંઇ નવું શોધવું જ શોધવું એવો છંદ ઊભો થાય ત્યારે આ નવ-પ્રાણસંચાર થાય.

આજે આપણા દેશમાં આવો નવ-પ્રાણસંચાર પૂ. ગાંધીજીએ ઊભો તો કર્યો છે પણ ગરમીના યથાર્થ વહન માટે જેમ માટી અનુકૂળ વહન નથી પણ યોગ્ય ધાતુની જરૂર પડે છે તેમ મહાત્મા ગાંધીના પ્રાણસંચાર માટે આપણી માટી બદલાઇને ધાતુ થવી ઘટે.

ભાઇ મૂળશંકર જેવા શિક્ષકોના આવા પ્રયાસો આપણા જુવાનોની માટીને થોડીઘણી પણ બદલાવે અને આપણી પ્રજામાં નવપ્રાણસંચાર માટે આ જુવાનો અનુકૂળ વાહન થાય તો ભાઇ મૂળશંકરનો પ્રયાસ સફળ થયો ગણાય.

ભાઇ મૂળશંકરના આ પુસ્તકની કિંમત આપણે આ દૃષ્ટિથી આંકવી જોઇએ.

ઉપરાંત આવાં પુસ્તકોને સરળ રૂપમાં જુવાનો પાસે મૂકવાની એમની કુશળતા, એમની સાદી છતાં હૃદયંગમ ભાષા,

એમની સરળ શૈલી આ બધી વસ્તુ એમના આ પ્રયત્નને વધારે શોભા આપે છે એમાં શક નથી.

આથી વધારે લખવું એ તો સમાલોચના કરવા બેઠા જેવું થાય. એટલે હું અહીં જ અટકું છું.

પણ આ લખ્યા પછી મને થાય છે, આ પુસ્તકને આટલા પણ પ્રવેશકની જરૂર છે ખરી? કોણ જાણે!

ગ્રામ દક્ષિણામૂર્તિ
આંબલા
તા. ૭ : ૮ : ૪૪

નાનાભાઇ ભટ્ટ

અનુવાદકનું નિવેદન

આખી દુનિયા આજે ચકિત નયને સોવિયેટ રશિયા તરફ જોઈ રહી છે. હજુ તો ગઈકાલ સુધી રશિયાની દબાયેલી, કચડાયેલી, રાંક પ્રજા આપણી નજર સમક્ષ તરવરતી હતી. આજે આજ દેશની પ્રજા જગતની એક મહાન તાકાતના રૂપમા આપણી આંખને ભરી મૂકે છે, અને આપણને ચમત્કારનું ભાન કરાવે છે.

આ ચમત્કારનું રહસ્ય શું છે ? તે જાણવું જેટલું રસિક છે, તેના કરતાં પણ પ્રેરક વધારે છે. કોઈપણ પ્રજાના ઉત્થાનની કથામાં થોડીઘણી પ્રેરણાશક્તિ રહેલી હોય છે. પણ સોવિયેટ રશિયાએ જે રીતે અને જે વેગથી પોતાનું સર્વાંગી ઉત્થાન કર્યું છે, તેમાથી દરેક પ્રજાને, અને એમાંય આપણા હિન્દને માટે અનેક પ્રેરક તત્ત્વો જોવા મળે તેમ છે.

અહીં હું સોવિયેટ રશિયાની રાજકીય, આર્થિક નીતિ વિષે કંઈપણ બોલવું અસ્થાને સમજું છું. હું તો સોવિયેટ રશિયાની શક્તિની સરવાણીઓની શોધ કરું છું. અને એમાંની એક સરવાણી મને આ અનુવાદિત પુસ્તકના મૂળ પુસ્તકમાં દેખાઇ છે.

નવસર્જન પામેલ રશિયાએ પોતાના જુવાનો અને જુવાની ઉપર જેટલુ લક્ષ્ય આપ્યું છે તેટલું બીજા કોઇ પર નથી આપ્યું. યુવાનોની શક્તિનો સંચય, અને તેમાથી વીજળીક બળના

ધીધો વહેવરાવવાનું કામ આ દેશે જે રીતે કર્યું છે, તે ખૂબ ધ્યાનથી અવલોકવા જેવું છે.

આ પુસ્તકમાં જે પ્રવાસનું વર્ણન કરવામાં આવ્યું છે, તેમાં જેટલું સાહસનું તત્ત્વ છે, તેના કરતાં પણ વૈજ્ઞાનિક શોધ-ખોળની ધગશ, બિરાદરી, રાષ્ટ્રપ્રેમ, શિસ્ત, યુવાનીને શોભે તેવી પ્રસન્નતા, અને કર્તવ્યનું સતત ભાન, આ બધા કોઇપણ જગતના યુવાનને શોભાવે તેવા ગુણોનું વધારે સચોટ દર્શન થાય છે.

ઓટો સ્મીડ્ટ જેવો પ્રૌઢ નાયક અને તેના હાથ નીચેના જુવાનીયાઓ વચ્ચે કેવી એકતાનતા છે! તેમની વચ્ચે મતભેદ માટે પૂરતો અવકાશ છે, પણ ત્યાં તેમની ચર્ચા કેવી અદ્વેષી અને અને પ્રસન્ન છે? સાહસનું ધબકતું લોહી છતાં મગજની કેવી સમતુલા છે! મોતનો બિલકુલ ડર નહિ છતાં જીવનની કેવી કિંમત છે! અનિશ્ચિત ભાવિ સામે પણ વૈજ્ઞાનિક ચોકસાઇમાંથી આવતી કેવી નિશ્ચિંતતા છે!

આ પ્રવાસમાંથી મને તો યુવાનોને પ્રેરક એવા આ બધા ગુણો ચમકતા દેખાય છે. તેનું જ ખૂબ આકર્ષણ છે. ઘણાય સાહસી મુસાફરોની રોમાંચક કથાઓ આપણે વાંચી છે. પણ ધ્યેય માટેની ચોક્કસ સ્પષ્ટતા, એકએક સાધનોનો શાસ્ત્રશુદ્ધ ઉપ-યોગ, અનેક સ્વરોવાળાં વાદ્યોમાંથી ઉત્પન્ન થતાં વૃંદસંગીત જેવું જૂથબળ, અને સાથે સાથે જે રાષ્ટ્રના પ્રતિનિધિ તરીકે તેઓ આ સાહસ કરે છે, તેની સાથેની લગન, આ બધું એકી સાથે આપણને ભાગ્યે જ જોવા મળે છે.

આ બધાથી આકર્ષાઇને મેં આ પુસ્તકને ગુજરાતીમાં ઉતાર્યું.

મૂળ પુસ્તકની શૈલી વિષે પણ કેટલુંક કહેવું જરૂરી છે.

આ પુસ્તકનો લેખક મૂળ પત્રકાર છે. છાપાંનો ખબરપત્રી છે. તેને પ્રવાસની વિગતોનો જેટલો શોખ છે, તેટલો તેના રંગભર્યા વર્ણનનો શોખ નથી. આ પ્રવાસના નાયકે પોતાના પ્રવેશકમાં આ પુસ્તકની શૈલી વિષે જે કહ્યું છે. તે બરાબર છે.

આને લીધે એમ બનવાનો સંભવ છે કે આ પુસ્તક પહેલાં વાચ્યને કદાચ શુષ્ક લાગે વળી આ પુસ્તકનો ખરો રસ લેનાર વર્ગ વિજ્ઞાનના કેટલાક સામાન્ય સિદ્ધાંત જાણનો હોય, એવી પણ અપેક્ષા છે. મેં આ અનુવાદમાં લેખકની શૈલીની શુષ્કતા જાણી જોઈને એમને એમ રાખી છે. આજે તેના ઉપર છાપાશાહી ભાષાની ટીકા થશે, એમ મેં માની લીધું છે. મેં આ પુસ્તકની હકીકતોમાં જ રહેલો પ્રાણ પોતાની અસર કરશે એવી ઉમેદ રાખી છે. એ બનશે તો મારો હેતુ સફળ થવાનો સંતોષ થશે.

સાથે સાથે પ્રવાસનો એક નાનકડો નકશો, પણ પુસ્તકના વાચનમાં મદદ કરશે એવી આશા છે.

તા. ક.—મૂળ પુસ્તકમાંથી મેં ધ્રુવથાણાપરના ચારે વૈજ્ઞાનિકોની રોજનીશીવાળો ભાગ છોડી દીધો છે. પણ તેને બદલે તે રોજનીશીના સારરૂપ ગણી શકાય અને આખા પુસ્તકના સારરૂપ ગણી શકાય એવો, તે થાણાના નાયક પેપેનીનનો જ લખેલો એક લેખ ગુજરાતીમા ઉતારીને મુકી દીધો છે આ ચારેય વૈજ્ઞાનિકોની ટૂંક આત્મકથાવાળું પ્રકરણ પણ લંબાણના ભયે છોડી દીધું છે.

અનુવાદક

મૂળ પુસ્તકની પ્રસ્તાવના

ઉત્તરધ્રુવ પહોંચવાનો કોયડો ઘણો પુરાણો છે. અનેક દેશોના ઉત્તમોત્તમ પ્રતિનિધિઓએ ત્યાં પહોંચવાના ભગીરથ પ્રયત્નો કર્યાં છે. અને કેટલાઓએ તે પ્રયાસમાં કુદરત સામે લડીને પોતાના બલિદાનો આપ્યાં છે. માનવ ઇતિહાસમાંથી ઉત્તર અને દક્ષિણ-ધ્રુવના પ્રવાસોની કથાઓ કદી ભુંસાશે નહિ. નાનસેન, ફ્રાંકલીન, પિયરી, સ્કોટ, એમુન્ડસન, બાયર્ડ અને બીજાં અનેક નામો લેતાં મનુષ્યજાતિની છાતી ગર્વથી હંમેશાં ફૂલવાની છે.

૧૯૦૯માં રોબર્ટ પિયરીએ સૌથી પહેલવહેલો ઉત્તરધ્રુવ ઉપર પગ મૂક્યો, એ જાણીતી વાત છે. પણ પછી તરત જ જણાયું કે આ તો હજુ એ મહાન સિદ્ધિની શરૂઆત માત્ર હતી. પિયરી અને બીજા પ્રવાસીઓએ ઉત્તરધ્રુવની ભૂગોળ સંબંધે ઘણું જ્ઞાન મેળવ્યું. પણ તે માહિતી છૂટક છૂટક, અસંબદ્ધ અને ભાગીતૂટી હોય એ સ્વાભાવિક છે. દાખલા તરીકે પિયરી ઉત્તરધ્રુવ ઉપર ચોવીસ કલાક જ રહી શક્યો હતો. અત્યારનું વિજ્ઞાન અધૂરી માહિતીથી સંતોષ ન જ પામે. કોઇપણ બાબતનું સર્વાંગી જ્ઞાન મેળવવા માટે અને તેના નિયમો નક્કી કરવા માટે રોજબરોજ અને એકધારી રીતે ઢગલાબંધ માહિતી મેળવવી જરૂરી છે. એટલે જ બધા દેશોના વૈજ્ઞાનિકો ઘણા વખતથી એ નિર્ણય ઉપર આવ્યા હતા કે આ બાબતમાં છૂટાછવાયા પ્રયાસો થાય તે કરતાં

ઉત્તરધ્રુવના પ્રદેશનો પદ્ધતિસર અભ્યાસ થવો જોઇએ અને તે માટે ત્યાં લાંબા વખત માટેનાં કાયમી થાણાંઓ નખાવાં જોઇએ. આ થાણાઓમાં રહીને વૈજ્ઞાનિકો ત્યાંની આબોહવા, પ્રવાહો, ભૂસ્તર, પ્રાણીશાસ્ત્ર વગેરેનો અભ્યાસ કરે અને આ બધું એક જ અને યોગ્ય પ્રકારની યોજનાથી થવું જોઇએ.

વૈજ્ઞાનિકોની આ મહેચ્છા આખરે વિશાળ સ્વરૂપે સિદ્ધ થઇ છે. સોવિયેટ રશિયાને ફાળે આ સિદ્ધિ જાય છે. આ દેશ એવો છે કે ત્યાંની સરકાર અને તેની પાછળ ઊભેલી અનેકવિધ મહાન પ્રજાએ છૂટા હાથે યંત્રોના સાધનો (હિમ-વિનાશિકાઓ તથા વિમાનો) અને અઢળક ધનભંડાર વાપર્યાં છે. સોવિયેટ રશિયાની પંચવર્ષીય યોજનામાં ઉત્તરધ્રુવની શોધખોળનું કામ એક મહત્ત્વનો ભાગ હતો અને છે. વૈજ્ઞાનિક અભ્યાસના પાયા ઉપર દેશના બધાય ઉત્પાદક બળોના વિકાસમાં ઉત્તરધ્રુવનો પણ સમાવેશ થતો હતો.

ઉત્તરધ્રુવના સમુદ્રો તથા સ્થળોની શોધખોળનું કામ ૧૯૨૯ માં પંચવર્ષીય યોજનાના અમલની સાથે જ શરૂ થઇ ગયું હતું. કેટલાય પ્રયાસો હિમ-વિનાશીકાઓની મદદથી થયા હતા. ઉત્તર જલમાર્ગ રીતસરના જલમાર્ગના વાહન–વ્યવહાર માટે ખુલ્લો થઇ ગયો હતો. કડીબંધ ઉત્તરધ્રુવનાં થાણાંઓ સ્થપાઇ ગયાં હતાં. પણ કુદરત પોતાનું રહસ્ય બહુ કઠોર સુદ્ધને અંતે જ ખોલે છે. હજુ તો ૧૯૩૪ના ફેબ્રુઆરીમાં 'ચેલ્યુસ્કીન' સ્ટીમરની હોનારત તાજી જ છે. તે સ્ટીમર ઉત્તરધ્રુવના સમુદ્રમાં ડૂબી. તેના ૧૦૪ માણસો એક તરતા બરફના બેટ ઉપર ભરાઇ પડયા. (સોવિયેટ પ્રજાએ એ ૧૦૪ જણને બચાવવા માટે ભગીરથ પ્રયાસો કર્યા. અને રશિયન વિમાનીઓ આ બધાય મુસાફરોને વિમાન મારફત બચાવીને સહીસલામત લઇ આવ્યા. આ પરાક્રમ અપૂર્વ હતું.

આ વિમાનીઓને "સોવિયેટ સંઘના વીર" નું બિરદ આપ્યું તે યોગ્ય જ હતું.

લાંબા વખતની તૈયારીઓને અંતે હવે મધ્ય ઉત્તરધ્રુવના પ્રદેશને સર કરવાનો કાળ આવી પહોંચ્યો. આ પ્રદેશમા ઉત્તરધ્રુવનો પોતાનો સમાવેશ પણ થઇ જતો હતો. અમે ઉત્તરધ્રુવની પાછળ સર્વશક્તિથી પડયા હતા. કેવળ ઉત્તરધ્રુવની મુલાકાત લેવા કે તેના ઉપર જહાને ઊડી આવવું એનાથી અમને સંતોષ થાય એમ ન હતું. અમારે તો ત્યા વસાહત કરવી હતી. તે પ્રદેશનો સર્વદેશીય અભ્યાસ કરવો હતો. અમારે એને વસવા યોગ્ય બનાવવો હતો. અમારે દેશની અને તે મારફત સમગ્ર જગતની આર્થિક અને સાંસ્કૃતિક પ્રગતિમાં એક અપૂર્વ ઉમેરો કરવો હતો. સૌથી પહેલાં તો ઉત્તરધ્રુવનો અભ્યાસ કરીને ને મારફતે રશિયાથી ઉત્તરધ્રુવ થઇને અમેરિકાનો વાયુમાર્ગ ખુલ્લો કરવામાં અમારે મદદ કરવી હતી, અને અમે તે સિદ્ધ કરી શકયા.

સરકારની પરવાનગીથી અમે ઉત્તરધ્રુવના પ્રદેશમા તરતા હિમ-પ્રદેશો ઉપર એક વિજ્ઞાન મંદિર ઊભું કરવાનું નકકી કર્યું.

અમે વિમાન માર્ગે ત્યાં ગયા, બધા વિમાનો ઉત્તરધ્રુવ ઉપર ઊતર્યાં. ત્યાં એક થાણું ઊભું કર્યું. બધાં વિમાની એક પણ માણસના જીવની હાનિ વગર અને અકસ્માત વગર સહીસલામત પાછા ફર્યા.

આ મહાન કાર્યની સિદ્ધિ થવા પાછળ તે કાર્ય જેમણે હાથમાં ધર્યું હતું, તેમને મળેલી ઉત્તમોત્તમ તાલીમ, પોતાના ધ્યેય વિષેનું સચોટ જ્ઞાન, અને અમારી માતૃભૂમિએ અમને સોંપેલા કામને પાર પાડવાનું અટલ નિશ્ચય બળ હતા.

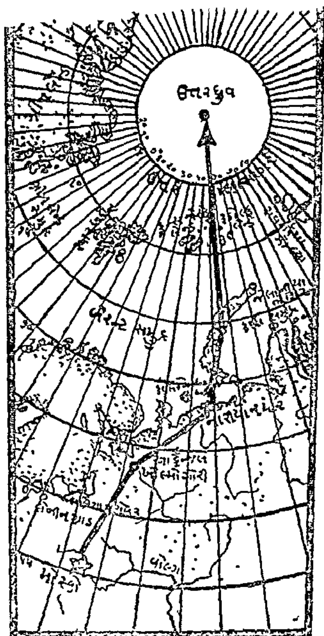
આ પુસ્તક લખનાર પણ આ મહાન કાર્યનો સાક્ષી-

દાર જ છે. આ આખું વૃત્તાંત નિરાડંબર અને નમ્ર છે. આ પુસ્તકમાં કોઇ ઉશ્કેરાટ ભર્યા અકસ્માતોની આશા ન રાખશો. તેમ કુદરત સામેના ભયંકર યુદ્ધોના વર્ણનની પણ આશા ન રાખશો. જ્યારે કુદરત જુએ છે કે મારી સામે આવનાર માણસ યુદ્ધ માટે પૂરેપૂરો સજ્જ છે, તે એકલો નથી પણ તેની પાછળ કરોડો માનવીઓનો હૂંફાળો પ્રેમ છે, ત્યારે તે નમ્ર બની જાય છે. આ વખતે કુદરતને પહેલેથી જ નમતું આપવું પડયું હતું. અને મનુષ્ય સાથે સંધિના કરારો કરવા પડયા હતા.

લેખક બોટમેન એક પત્રકાર છે. તે આખો વૃત્તાંત બહુ જ કાળજીપૂર્વક લખે છે. તે કયાંય અતિશયોકિત નથી કરતો. રોજ-બરોજની અને કંટાળો આવે એવી, શુષ્ક ગણાય એવી વિગતો ઉપર તે ખાસ ભાર મૂકે છે. પોતાની ફરજને અદા કરવામા ખૂબ જ કાળજી રાખનારા આ પ્રવાસીઓની મૈત્રી, સહનશીલતા, એ બધાને બરાબર રજૂ કરે છે. લેખક, મારા પ્રિય મિત્રો અને સાથીઓને ખૂબ જ સરળચિત્ત અને નમ્ર ચીતરે છે, તે ખરેખર સત્ય જ છે. સાથે સાથે એ પણ સત્ય જ છે કે આ નમ્ર લોકો જ સાચા વીરો હતા. તે એક એવા દેશના પ્રતિનિધિઓ હતા કે જે દેશ કેવળ પોતાના જ પ્રશ્નો નહિ, પણ જગતની પ્રગતિ-શીલ માનવતા માત્રના પ્રશ્નોને ઉકેલી શકો છે.

પ્રોફેસર ઓ. શ્મીડટ.

ધરતાને મથાળે


ઉત્તરધ્રુવ

પ્રકરણ ૧ લું

સને ૧૯૩૭ના મેની ૫ મી તારીખે એન ૧૬૬ નું વિમાન ગોલોવીન વિમાનીના સુકાનીપણા નીચે ઉત્તરધ્રુવ ઉપર એક ચક્કર મારી વાદળના ગાઢ પડદામાં છુપાઇને પાછું રૂડોલ્ફ લેન્ડ ઉપર આવી ગયું. ૨૧ મી મેએ માઇકલ વેડોપિયાનોવ નામનો વિમાની ભારે ચાર એન્જિનવાળાં એક વિમાનને આ ઉત્તરધ્રુવની હિમભૂમિ ઉપર ઉતારવામાં સફળ થયો. આ વિમાનમાં ઉત્તરધ્રુવના પ્રવાસમંડળનો નેતા પ્રોફેસર શ્મીડ્ટ પણ હતો. એ ઉપરાંત મુખ્ય સુકાની સ્પિરિન, બીજો વિમાની બાબુશ્કીન, પેપેનીન અને તેના વૈજ્ઞાનિક સાથીઓ, યાંત્રિકો, બેનાર-યાંત્રિકો પણ હતા. સોવિયેટ વૈજ્ઞાનિક થાણું આ ઉત્તરધ્રુવના તરતા હિમપ્રદેશ ઉપર સ્થાપવામાં આવ્યું. ૨૬ મીએ ચાર એન્જિનવાળાં બીજાં ૩ રાક્ષસી વિમાનો ત્યાં આવી પહોંચ્યાં. તેઓ સાડાદસ ટન જેટલો સામાન ભરી લાવ્યાં હતાં. તેમાં વૈજ્ઞાનિક સાધનો, ખોરાક તથા જરૂરી ચીજો વગેરે હતું. લગભગ ૩૫ જેટલા સોવિયેટ નાગરિકો આ ભૂમિ ઉપર ૧૧ થી ૧૬ દિવસ સુધી રહ્યા.

ત્યાં રહીને અનેક કીમતી વૈજ્ઞાનિક અવલોકનો કર્યાં. વિમાનો પાછાં ઉત્તરધ્રુવથી રૂડોલ્ફલેન્ડ અને ત્યાંથી મોસ્કો પહોંચી ગયાં.

ચાર જણ આ હિમખંડ ઉપર પાછળ રહ્યા. ઇવાન પેપેનીન આ થાણાનો નેતા હતો. અર્ન્સ્ટ ક્રેંકલ બેતાર યાંત્રિક, પિટર શિર્શોવ જલશાસ્ત્રી અને યુજન ફિયોડોરોવ લોહચુંબક શાસ્ત્રી હતો. આ ચારે જણ લાંબા કાળ સુધી મધ્ય ઉત્તર ધ્રુવમાં રહીને આ અદ્ભુત પ્રદેશના ગુપ્ત રહસ્યોને શોધવા મથવાના હતા.

આ બધા શું કામ ત્યાં ગયા? ત્યાં આટલો લાંબો કાળ રહેવાનું તેને કેમ સૂઝ્યું ? આ સોવિયેટ નાગરિકો ત્યાં શું કરતા હતા?

ધરતીના મથાળે પહોંચવાના માનવીના પ્રયત્નોનો ઇતિહાસ ઘણો જૂનો છે, એટલું જ નહિ પણ એટલો જ કરુણ છે. ઉત્તરધ્રુવના માર્ગે અનેક સાહસિક વીરોનાં હાડકાં વેરાયેલાં છે. વૈજ્ઞાનિકો, વેપારીઓ, સૈનિકો, સાહસિકો, આવા અનેક જણ ઉત્તરધ્રુવની શોધમાં નીકળેલા છે. તેમણે કેટલાંય કષ્ટો સહન કર્યાં છે. ક્રુર કુદરતની સાથે રહીને-લડીને ઘણાએ પોતાના પ્રાણ ખોયા છે. છતાં માનવજાતિએ નિરાશ થયા વગર પોતાના પ્રયત્નો ચાલુ જ રાખ્યા છે. કોઇ એક ભવ્ય લોહચુંબકની જેમ ઉત્તરધ્રુવે અનેક માનવીઓનાં સ્વપ્નાંઓને પોતાના તરફ ખેંચ્યાં છે.

ઇ. સ. પૂર્વે ૩૨૫માં પીથીયાસ નામના ગ્રીકે સૌથી પહેલાં ઉત્તર તરફ દરિયાઇ માર્ગ ખુલ્લો કર્યો. પોતાના એક નાનકડા વહાણમાં બેસીને તે સ્કોટલેંડના છેડા સુધી પહોંચેલો. આ પછી લગભગ ૧૦૦૦ વર્ષે નોર્મન અને વાઇકીંગ લોકો ઉત્તર તરફ ગયેલા પણ ખરેખરા પ્રમાણિક પ્રયત્નો તો ૧૬ મા સૈકામાં જ પહેલી વાર થયા. અંગ્રેજ અને વલંદા વેપારીઓએ હિંદ અને ચીન પહોંચવા માટેના નવા જલમાર્ગની શોધમાં ઉત્તર સમુદ્રો મારફતે પહોંચવાની શકયતાની શોધ કરવા માંડી. ઇ. સ. ૧૫૫૩ માં એક

મંડળ નીકળ્યું. તેનું નામ 'અત્યાર સુધી અજાણ્યા અને દરિયામાર્ગે જ્યાં નથી જઇ શકાયું તેવા દેશો, બેટ, રાજ્યો, પ્રદેશો, મહારાજ્યોની શોધ માટેનું વેપારી સાહસિકોનું મંડળ' એવું હતું. તેમણે એક ખાસ પ્રવાસમંડળ ઉત્તર રેખાશમાં થઈને ચીન તરફ મોકલવા માટે તૈયાર કર્યું. તેમાં ત્રણ વહાણો હતાં. તેમાંના બે વહાણોને મુર્માંસ્ક કિનારે આખો શિયાળો ગાળવો પડયો. તે વહાણોમાંના એકેએક માણસ ઠંડી અને રક્તપિત્તથી મરી ગયા. ત્રીજું વહાણ ડવીના નદીના મુખ સુધી પહોંચ્યું અને ત્યાંથી તેણે મોસ્કો સાથેનો વ્યાપારી વ્યવહાર ખુલ્લો મૂકયો.

બીજાં અનેક પ્રવાસ મંડળોએ આ દિશાના જલમાર્ગો શોધવાનો પ્રયત્ન કર્યો. કેટલાક વહાણો દૂર ઉત્તર સુધી ગયાં પણ ખરાં, અને તેમાંનાં કેટલાંક પાછાં ફર્યાં. બીજાનો તો પત્તો જ ન લાગ્યો. ગયા સૈકામાં નોર્જનશોલ્ડ નામના એક પ્રવાસીએ યુરોપ અને એશિયાના આખા ઉત્તર કિનારાનો પ્રવાસ કર્યો હતો. તેમાં તેને બે વરસ લાગ્યાં. આર્થિક દૃષ્ટિએ આ પ્રવાસનું કાંઇ મહત્ત્વ ન હતું. આ પછી પણ અનેક પ્રવાસો થયા, પણ તેનું કંઇ પરિણામ ન આવ્યું. ઠેઠ ૧૯૩૨ માં સોવિયેટ હિમનાશક વહાણ 'સાઇબીરીઆકોવ'ને લઇ ને ઓટો શ્મીડટ અને કેપ્ટન વોરોનીન નીકળ્યા હતા, અને એક જ મફરે આર્કટીકજલથી ઠેઠ પેસિફિક સુધીનો પ્રવાસ કર્યો, ને એ મહાન જળમાર્ગ ખુલ્લો મૂકયો. આ રસ્તે આજે અનેક કાફલાઓ આવજા કરી રહ્યા છે.

ખુદ ઉત્તરધ્રુવના વિજયની કથા કાંઇ ઓછી રોમાંચક નથી. જ્યાં પૃથ્વીના આખા ગોળાની એકેએક રેખાઓ મળે છે, અને પાછી ફૂટે છે, તે બિન્દુનું આકર્ષણ ઓછું નથી. મનુષ્યે વહાણ, કૂતરાગાડી, વિમાન અને સબમરીન સુદ્ધાંનો ઉપયોગ આમાં કર્યો છે. આગળ ને આગળ વધતાં વધતાં અનેક નવા દેશો, ટાપુઓ

શોધાયા. માણસે ત્યાંના પાણીનો અને પ્રવાહોનો અભ્યાસ કર્યો, ત્યાંની વનસ્પતિ અને જીવનસૃષ્ટિનો અભ્યાસ કર્યો, પણ લગભગ એક સૈકા સુધી એક પણ પ્રવાસ તેના ધ્યેય સુધી પહોંચી ન શક્યો. પહેલો પ્રયાસ પ્રવાસીવીર ફ્રિડજોફ નાનસેન પોતાના ફ્રામ વહાણને બરફના પ્રવાહમાં નાખીને તે મારફતે ઉત્તરધ્રુવ પહોંચવા નીકળ્યો એ હતો. તેનો વિચાર સિદ્ધાંતની દૃષ્ટિએ યોગ્ય હતો, પણ વ્યવહારદૃષ્ટિએ બરાબર ન હતો. બરફનો પ્રવાહ ઉત્તરધ્રુવના મધ્યબિંદુથી પસાર થવાને બદલે ત્યાંથી ૩૦૦ માઇલ દક્ષિણમાંથી વહેતો હતો. નાનસેને વહાણને પડતું મૂકી કૂતરાગાડીમાં બેસીને તે મધ્યબિંદુએ પહોંચવાનો પ્રયત્ન કર્યો. પણ તે આમરણાંત પ્રયત્નો પછી પણ માત્ર ૮૬°૧૪' ઉત્તર સુધી પહોંચી શક્યો. ત્યાંથી તે તેના એકમાત્ર સાથી સાથે પાછો ફર્યો. પાછા ફરતાં ફ્રાન્ઝ જોસેફલૅંડમાં તેણે શિયાળો ગાળ્યો. અને બીજે વરસે નોર્વે પહોંચ્યો. એ પછી થોડા વરસોએ એબ્રુઝીના ડ્યુક એક ઇટાલિયન પ્રવાસમંડળ ઉપાડ્યું, તેમાંની એક ટુકડી કૅપ્ટન કેગ્નીની સરદારી નીચે આગળ વધીને નાનસેનની હદથી પણ લગભગ ૩૭ માઇલ આગળ પહોંચી ગઇ, અને ત્યાંથી પાછી ફરી તેમાં તેના ત્રણ માણસો મરી ગયા. નાનસેને પોતાના પ્રવાસ દરમિયાન વૈજ્ઞાનિક દૃષ્ટિએ ઘણી ઉપયોગી માહિતી ભેગી કરી હતી. તેના પ્રમાણમાં આ મંડળ કંઇ ખાસ કરી ન શક્યું.

આના જેટલો જ નિષ્ફળ છતાં ઘણો વધારે કરુણ એવો પ્રયાસ હવાઇ માર્ગે થયો હતો. ઇ. સ. ૧૮૯૭ માં સોલોમન ઍન્ડ્રી નામના સ્વીડનના એક ઇજનેરે એક 'ગરુડ' નામના બલૂનમાં ઉત્તરધ્રુવ તરફ સફર ઉપાડી તેની સાથે બીજા વૈજ્ઞાનિકો હતા. કેટલાંય વર્ષો સુધી આ સફરના પરિણામ વિષે કાંઇ માહિતી નહોતી મળી. ફક્ત એટલી માહિતી મળી હતી કે આઠ કલાકની

સદર બાદ એન્ડ્રીએ બરફ ઉપર એક લોઢાના ડબ્બામા મદેશાની ચિઠ્ઠી નાખી હતી તે પછી બીજે દિવસે એક સંદેશવાહક કબૂતરને છૂટું કર્યું હતું. આ કબૂતર એક નોર્વેના વેપારી વહાણના હાથમા આવ્યું હતુ. ૩૩ વર્ષ બાદ ૧૯૩૦મા એક નોર્વેજિયન પ્રવાસમંડળને આ એન્ડ્રી તથા તેના સાથીઓની લાશો વ્હાઇટ બેટ પર મળી આવી હતી. તેમની પડખે જ તેમની નોંધપોથીઓ, રોજનીશી, સાધનો, વસ્ત્રો, હથિયારો અને ખોરાક પડ્યા હતા. રોજનીશીની નોંધો ઉપરથી જણાયું કે આ આખી સફર એક પછી એક દુર્વનેણ અકસ્માતોથી ભરેલી હતી ઊપડ્યા પછી તરત જ 'ગાઇડરોપ' તૂટી ગયા અને કોથળીમાથી ગેસ નીકળવા લાગ્યો આખો ડબ્બો અનેક વાર બરફ સાથે અથડાતો હતો ત્રીજે જ દિવસે એન્ડ્રીએ હવાના વાલ્વ ખુલ્લા કરી દીધા અને ૮૨°૫૬' ઉત્તર પાસે ઊતર્યો ત્યાથી પગે ચાલીને તેઓ ફ્રાન્ઝ જોસેફલેન્ડ જવા નીકળ્યા. એક જબરો બરફનો પ્રવાહ તેમને તેમની પહોચવાની જગ્યાથી ક્યાનો ક્યા ઘસડી ગયો. માનવીની શક્તિની હદ ઓળગી જાય એવી ભગીરથ મહેનતે તેઓ આખરે વ્હાઇટ બેટ પહોચ્યા. ત્યા તેઓ મરણ પામ્યા. ઉત્તર-ધ્રુવ ઉપર પહેલવહેલો પગ મૂકનાર રોબર્ટ પિયરી નામનો અમેરિકન પ્રવાસી હતો. આ ધ્યેય સિદ્ધ કરવા માટે તેણે પોતાના જીવનના ૨૩ વરસો કાઢી નાખ્યા હતા. બહુ જ કાળજીપૂર્વક અને પદ્ધતિપૂર્વક તે એક પછી એક કિલ્લાઓને બેસતો બેસતો ઉત્તર-ધ્રુવના મધ્યબિન્દુ તરફ આગળ ને આગળ વધ્યો. અનેકવાર આ પ્રદેશોમા ફરીને તેનો તેણે ખૂબ અનુભવ મેળવી લીધા હતો. ખાસ કરીને કૂતરાગાડીનો ઉપયોગ તેણે બરાબર શીખી લીધો હતો આખરે ૧૯૦૯મા રોબર્ટ પિયરીએ પોતાનું ધ્યેય સાધ્યુ. ત્યા લગભગ ૩૦ કલાક રહીને તરત જ પાછો ફર્યો, કારણ કે ઉત્તર

ધ્રુવની વમત પાસે આવતી હતી, અને તેનો ખોરાક ખૂટવા આવ્યો હતો આ બહાદૂર અમેરિકને કઇ ખાસ વૈજ્ઞાનિક અવલોકનો ર્યા ન હતા તેણે ઉત્તરધ્રુવના સાગરની ઊંડાઇ માપવા પ્રયત્ન કર્યો હતો, પણ માપની દોરી ૨૭૪૨ મિટર સુધી પહોચ્યા પછી તૂટી ગઇ પિયરીના પ્રવાસનુ કોઇ મુખ્ય પરિણામ આવ્યુ હોય તો તે એ કે આ ઉત્તરધ્રુવના સમુદ્ર માટેના કેટલાક ભ્રમો તેણે ભાગ્યા કેટલાય વૈજ્ઞાનિકો એમ માનતા હતા કે મધ્ય ઉત્તરધ્રુવ ઉપર જમીન છે, અને કેટલાક એમ માનતા હતા કે ત્યા બરફ નથી પિયરીએ જોયુ કે ઉત્તરધ્રુવ બરફથી છવાયલો છે એટલુ જ નહિ પણ તે પ્રદેશ તેની આસપાસના વિશાળ પ્રદેશથી જરાય જુદો પડતો નથી

આ પછી જે અનેક પ્રવાસો થયા, તેમા એક રશિયન પ્રવાસીનો ઉલ્લેખ પણ કરવો જોઇએ ગ્રેગર સેડોવ નામનો એક પ્રવાસી ૧૯૧૨મા પોતાના વહાણ 'સેંટ ફોકાસ'મા બેસીને ઊપડયો બારે બરફને લઇને તેને 'નોવાયા ઝેમ્યા'મા રોકાઇ જવુ પડયુ બીજે વખતે તે વહાણ ફ્રાંઝ જોસેફલેન્ડ પહોચ્યુ ફરી એક અખાતમા 'હુકના બેટ ઉપર તેણે શિયાળો ગાળ્યો આ અખાતનુ નામ તેણે પેસિફિક અખાત પાડયુ આ શિયાળા દરમિયાન આ મંડળના બધા ય માણસોને રક્તપિત લાગુ પડયો આમ છતા ૧૯૧૮ ના ફેબ્રુઆરીના ૧૫ મી એ સેડોવ તથા બે ખલાસીઓ પગે ચાલીને ધ્રુવ તરફ જવા ઊપડયા સેડોવની બીમારી ગંભીર થતી ગઇ અને સાતમે દિવસે તેને ખોરાકની ગાડામા સૂઇ રહેવુ પડયુ છતા તેણે પોતાનો પ્રવાસ ઉત્તર દિશામા જ ચાલુ રાખ્યો તેની સ્થિતિ વધારે ને વધારે ગંભીર થતી ગઇ રૂડોલ્ફલેન્ડ પહોચતા પહેલા તેમને વચ્ચે પડાવ નાખવાની ફરજ પડી ત્રણ દિવસ સુધી બરફના ભયકર વાવાઝોડાએ સેડોવ જે તબૂમા સૂતો હતો તેને હલાવી નાખ્યો ખલાસીઓએ તેને માટે જેટલુ થઇ શકે તેટલુ કયુ તેને

ગરમી આપવા માટે પ્રાઇમસને મતત સળગેલો ચાલુ રાખતા હતા. પણ માર્ચની ૫ મીએ તે મૃત્યુ પામ્યો. તેના સાથીઓએ તેને ત્યા દફનાવ્યો, અને અનેક સંકટો વેઠીને તેઓ તેમના મૂળ મુકામે પાછા ફર્યા.

વિમાન વાહનની શોધખોળો જેમ જેમ આગળ વધતી ગઇ તેમ તેમ ઉત્તરધ્રુવ પહોંચવાના પ્રયાસો વધતા ગયા. ૧૯૨૫ મા પ્રવાસી રોઆલ્ડ એમુંડસન બે વિમાનો લઇને ઉત્તરધ્રુવ જવા નીકળ્યો પણ ૮૭° ૪૪' આગળ તેને નીચે ઉતરવું પડયું. એક વિમાન ભાગી ગયું, પણ બીજા વિમાને એમુંડસન તથા તેના સાથીઓને મહા મુશ્કેલીએ પાછા આણ્યા. બીજે વરસે એક અમેરિકન વિમાની બાયર્ડ, સ્પીટ્ઝબર્ગનથી ઊડીને ઉત્તરધ્રુવ ઉપર પહોંચ્યો, અને ત્યાં ઊતર્યા સિવાય પાછો ફર્યો. એ દિવસ પછી 'નોર્વે' નામના વિમાનમા એમુંડસન નોબાઇલ અને બીજા સાથીઓને લઇને ફરી બાયર્ડ ઉત્તરધ્રુવ ઉપર ઊડી આવ્યો. નોબાઇલ ફરી ૧૯૨૮ માં 'ઇટાલિયા' નામના વિમાનમા બેસીને ઊડયો હતો. પણ તેનું હવાઇજહાજ સ્પીટ્ઝબર્ગન પાસે તૂટી પડયું. તે મંડળી ના કેટલાક માણસોને સોવિયેટ વિમાનીઓ તથા એક સોવિયેટ હિમ-વિનાશિકાએ બચાવી લીધા હતા, આ બનાવ તો હજી તાજો જ છે

એટલે આપણે જોયું કે ૧૯૩૭ ના પ્રવાસ પહેલા પણ માણસો ઉત્તરધ્રુવ ઉપર જઇ આવ્યા છે

પણ આ લોકો ત્યા પહોંચવા સિવાય બીજું કાઇ કરી શકયા નથી. ઉત્તરધ્રુવખંડના મધ્ય ભાગ હજી પણ ભૂગોળની જેમ વિજ્ઞાનની દૃષ્ટિએ પણ એક સફેદ ટપકું જ છે. પહેલવહેલા સોવિયેટ પ્રવાસીઓએ જ આ મધ્યબિન્દુનું રહસ્ય ખોલ્યું, અને તે સફેદ ટપકાને પૃથ્વીના નકશામા ભૂંસી નાખ્યુ

ધીમી ગતિએ છતા સ્થિરપણે, પદ્ધતિસર, વિચારપૂર્વક

ઘડેલી યોજનાઓ સાથે સોવિયેટોએ ઉત્તરધ્રુવના પ્રદેશને ઉખેળી નાખ્યો છે. સોવિયેટ સરકાર પાસે જે કાંઈ યાંત્રિક શક્તિ હતી, તે તમામને એકીસાથે આ હુમલા માટે છોડી મૂકવામાં આવી હતી ઉત્તર સમુદ્રના કિનારાઓ ઉપર અને ટાપુઓ ઉપર એક પછી એક થાણુઓ નાખીને તેને મજબૂત કરવામાં આવ્યાં હતાં. આ થાણુંઓ હવામાન, સમુદ્રપ્રવાહો અને તેના બરફનો બરાબર અભ્યાસ કરતાં હતા. વરસોવરસ મજબૂત હિમવિનાશિકાઓ, બરફને માટે ખાસ બાંધેલા વહાણો, અને વૈજ્ઞાનિક શોધખોળો માટે ખાસ તૈયાર કરેલા જહાજો, નવાં નવા થાણાં નાખવા, નવા નવા ટાપુઓ શોધી કાઢવા અને નવી નવી માહિતી ભેગી કરવા નીકળી પડતાં હતાં. આ કેવળ કાલ્પનિક કે સૈદ્ધાંતિક ગણતરીએ નહોતું થતું. આ બધી પ્રવૃત્તિઓના મધ્યબિન્દુમા તો આ ઉત્તરધ્રુવ પ્રદેશ ઉપરના વિજયની સંપૂર્ણ યોજના હતી અને વિજય પણ સોવિયેટ સંઘના સર્વદેશીય વિકાસની યોજનાના વર્તુલનો એક ભાગ માત્ર હતો.

'સાઇબીરીઆકોવ' અને 'શેલ્યુસ્કીન'ની સફરોથી ધ્રુવ થાણાઓના અવલોકનો, અને અનેક પ્રવાસોના પરિણામે ઉત્તરધ્રુવનો જળમાર્ગ એક ધોરી જલમાર્ગ બની ગયો. આ જલમાર્ગને પરિણામે અતિ ઉત્તરધ્રુવના કિનારાઓમાં નવું જ જીવન આવ્યું. અનેક નવા ઉદ્યોગો હયાતીમાં આવ્યા અને ઉત્તરધ્રુવની અનેક જાતિના લોકોમા નવી સંસ્કૃતિનો ઉદય થયો. બંદરો, કારખાના, કોલસાની અને લોઢાની ખાણો આ ઉજ્જડ ધ્રુવકિનારે બહાર આવવા લાગી. શાળાઓ, આનંદગૃહો, નાટ્યગૃહો, દવાખાના બંધાવા લાગ્યા નવા શહેરો ને ગામડા વસવા લાગ્યા.

એક પછી એક પગલે સોવિયેટ મુસાફરોએ આ ઉત્તરધ્રુવના મધ્યબિન્દુ ફરતો ઘેરો નાખવા માંડયો હતો. ઉત્તરમા ઊંચે ને ઊંચે

મજબૂત થાણાંઓ નંખાતા જતા હતાં. આ ઉત્તરધ્રુવના વિજયની કથા, સાથે પ્રોફેસર ઓટો સ્મીડટનું નામ બહુ જ ગાઢ રીતે જોડાયેલું છે. તેણે પોતે અનેક મહત્ત્વના અને જવાબદારીવાળા પ્રવાસોમાં ભાગ લીધો હતો. આપણા કાળના એક સર્વશ્રેષ્ઠ ઉત્તરધ્રુવ પ્રવાસી તરીકેનું બિરુદ તેણે મેળવ્યું છે. તેણે ફ્રાંઝ જોસફલેન્ડ પરના પહેલા પ્રવાસનું નેતૃત્વ લીધું હતું, તે પછી 'સાઇબીરીઆકોવ' અને 'શેલ્યુસ્કીન' ની સરદારી પણ તેણે જ લીધી હતી. તેની જ દોરવણી હેઠળ વેપારી વહાણનો એક આખો કાફલો પશ્ચિમથી પૂર્વ સુધી આ જલમાર્ગે લઈ જવાનું અટપટુ કામ પાર પાડયું હતુ. એટલે ઓટો સ્મીડટને આ ઉત્તરધ્રુવના હવાઇ પ્રવાસનું નેતૃત્વ મળ્યુ તે કાંઇ એમ ને એમ નથી બન્યુ.

એક થાણું બરાબર મજબૂત થઇ ગયું છે, એમ ખાતરી થયા પછી જ બીજું થાણું એથી ઉપર ઉત્તરમાં નખાતું. અને એ પણ ત્યારે જ કે જ્યારે ધ્રુવબિંદુ વિષે અમુક માહિતી ન મળવાથી એ આખા પ્રદેશની સંપૂર્ણ માહિતી મેળવવામા અડચણ નડતી હોય. સોવિયેટ સંઘને ઉત્તરધ્રુવની જરૂર હતી, અને તેથી જ તો તેના પર વિજય મેળવવા તેણે ચઢાઇ કરી.

પ્રશ્ન કેવળ ધ્રુવ ઉપર પહોંચવાનો ન હતો. એ કામ તો કેટલાય વર્ષો પહેલા પણ સોવિયેટ વિમાનીઓ કરી શકયા હતા. પણ એ પ્રવાસનુ પરિણામ કોઇ પણ જાતનો વૈજ્ઞાનિક કે વ્યવહારુ લાભ ન કરી શકત. એટલે જ સોવિયેટ સરકારે નક્કી કર્યું કે એક મોટો હવાઇ કાફલો ઉત્તર ધ્રુવ માટે તૈયાર કરવો. આ કાફલો કેવળ ત્યા પહોંચે એટલું જ નહિ પણ પોતાની સાથે એક મોટુ થાણું નખવાનો સરંજામ લેતો જાય, એટલે કે એ પ્રદેશનો કબજો લે, અને તેનો સર્વાંગસંપૂર્ણ અભ્યાસ કરે. આ ભગીરથ અને જટિલ કામ 'ઉત્તર જલમાર્ગ મંડળ' ને સોંપવામા આવ્યું.

[આ સોવિયેટ પ્રવાસમંડળને ઉત્તરધ્રુવમાં આટલો બધો સમય શું કામ હતો ? તેમને ધ્રુવપ્રદેશના હવામાનનું ચોક્કસ જ્ઞાન મેળવવું હતું. આ હવામાનમાં થતા ફેરફારો, તેની ઋતુઓ આ ફેરફારની અસરો, યુરોપ અને એશિયાના હવામાન ઉપર આ હવામાનની થતી અસરો, આ બધાનું તેમને જ્ઞાન મેળવવું હતું. આ ધ્રુવ પ્રદેશમાં બરફના પટો કયા નિયમ અનુસાર ચાલે છે આ પ્રવાહનું સ્વરૂપ તથા ક્રિયાઓ, અને ધ્રુવના સમુદ્રના સમુદ્ર જીવનની તેમને શોધ કરવી હતી. આ ધ્રુવ ઉપરના થાણાના કાર્યક્રમમાં ભૂવિજ્ઞાનશાસ્ત્રીના પ્રશ્નો, પૃથ્વીના ગોળામાં રહેલા લોહચુંબક તત્ત્વનું અવલોકન, અને ખગોળના અવલોકનો નો સમાવેશ થતો હતો. આ કામનું મહત્ત્વ અસાધારણ છે. આ શોધોના પરિણામે કેવળ સોવિયેટ રશિયાનું અને જગતનું વિજ્ઞાન સમૃદ્ધ થશે એટલું જ નહિ પણ તેના ઘણાંય વ્યવહારુ પરિણામો આવશે. હિમપ્રવાહના નિયમોનું જ્ઞાન ધ્રુવસમુદ્રના માર્ગના અનેક પ્રશ્નોનું સમાધાન કરી શકશે, આખા સોવિયેટ સંઘના હવામાનનો વર્તારો ઘણી વધારે ચોકસાઈથી કરી શકાશે. હવાઈ માર્ગે ઘણે ઊંચે સુધીના ઉડ્ડયનોમાં આવતી મુશ્કેલીઓને મધ્ય ધ્રુવપ્રદેશમાં થતા લોહચુંબક બિંદુના ફેરફારોનું જ્ઞાન ઘણે અંશે ભાગી શકશે. સૌથી છેલ્લે આ ધ્રુવપ્રદેશમાના થાણાને લીધે ધ્રુવ પ્રદેશને વીંધીને રશિયા અને અમેરિકા વચ્ચેનો વિમાન-વ્યવહાર વ્યવસ્થિતપણે ચાલુ થઈ શકશે]

હવામાનના મુશ્કેલ સંયોગોને લીધે આ ધ્રુવ વિમાનમાર્ગ ખૂબ મુશ્કેલ બને છે એ જાણીતું છે. અત્યાર સુધીના બધા પ્રયત્નો નિષ્ફળ ગયા છે. આ ધ્રુવબિંદુને વીંધીને જતો હવાઈ માર્ગ કેવળ સહેલો છે એટલું જ નહિ પણ ટૂંકો પણ છે. કેવળ તે પ્રદેશના હવામાનના અજ્ઞાનને કારણે જ વિઘ્ન આવે છે. ધ્રુવ

પ્રદેશ ઉપરના થાણામાંથી નિયમિતપણે મળતા હવામાનના વર્તારાથી આ કામ સાવ સહેલું થઈ ગયુ છે અને આપણે જોયુએ છીએ કે થાણું નખાયા પછી એક જ મહિને આ જ વર્તાને આધારે ત્રણ સોવિયેટ વિમાનો મોસ્કોથી ઉત્તર અમેરિકા સહીસલામત પહોંચી શક્યા હતા. આ રસ્તે ટપાલ, પ્રવાસીઓ અને ગામાન વિમાનમાર્ગે જતા આવતા થઇ જાય એ ગાળ હવે દૂર નથી રશિયા અને અમેરિકાના સયુક્ત રાજ્યો વિમાન-વ્યવહારમા જે પ્રગતિ કરી શક્યા છે, તે જોતા આ સિદ્ધિમા શકા થાય તેમ નથી.

આ ધ્રુવ-પ્રવાસીઓએ જે કાર્યક્રમ ધાર્યો હતો, તેમા ઉપર ગણાવ્યાં તેટલા જ કામો નથી તેમના કાર્યક્રમ ઘણો વિશાળ અને વિગતવાર છે. અહી હુ શિયાળાની ઋતુમા જ પાર પાડવાના થોડાએક કામો ગણાવું.

યુરોપ અને એશિયાના હવામાનને ઉત્તર ધ્રુવના વાતાવરણની ક્રિયાઓ સાથે ઘણો સબધ છે, એ તો જાણીતી વાત છે દક્ષિણમાથી આવતો ગરમ પવન અને ઉત્તરમાથી ઉતરતા ઠડા પવનના સમૂહોના મિશ્રણમાથી ખૂબ ગૂચવણભર્યા પ્રશ્નો ઊભા થાય છે ધ્રુવના હવામાનના પ્રવાહો નીચે સમશીતોષ્ણ કટિબધમા વહે છે, અને તેને લીધે તે પ્રદેશનુ ઉષ્ણતામાન એકદમ નીચે જાય છે, અને હવામા ફેરફાર થાય છે શિયાળામા ઉષ્ણતામાનના ઘટવાથી બહુ જ ગાઢ હિમ પડે છે ઉનાળાના પ્રવાહોને પણ ધ્રુવની હવા સાથે સબધ છે શિયાળા દરમિયાનના આ થાણાના વૈજ્ઞાનિકોના અવલોકનોને પરિણામે એવી આશા બધાય છે કે હવામાનના કેટલાક અણઉકલ્યા પ્રશ્નોનુ નિરાકરણ થશે અને પરિણામે હવાઇ વર્તારો વધારે ચોકસ તથા ઘણા વખત પહેલા કરી શકશે

ત્યાંના જળપ્રદેશનો અભ્યાસ પણ કાંઇ ઓછો ઉપયોગી નથી. ૪૦ વર્ષ પહેલાં નાનસેને જોયું હતું કે આટલાંટિક સાગર એક મોટો વધારે ખારાશવાળો અને પ્રમાણમાં ગરમ એવો જળપ્રવાહ ફિરાર ધ્રુવ સમુદ્રમાં ઠાલવે છે. પણ આ ક્રામ વહાણમાંથી કરેલા અવલોકનો આ ધ્રુવપ્રદેશની કોર ઉપર કરાયલાં હતા આ અવલોકનો ધ્રુવ પ્રદેશના અંતના ભાગમાં કેટલે અંશે લાગુ પડે છે, એ કોઇ કહી શકે તેમ નહોતું. આને અંગે ધ્રુવ પ્રદેશના બરફ વિષે સાચું જ્ઞાન મેળવવું મુશ્કેલ હતું. ધ્રુવ સમુદ્રની ઊંડાઇની પણ કોઇ ને ખબર ન હતી. એવી પણ માન્યતા હતી કે ધ્રુવ પ્રદેશના જળમાં પ્રાણી જેવું કાંઇ છે જ નહિ: કારણ કે ત્યાં સનાતન કાળથી બરફ છવાયલો અને છ મહિના અંધકાર જ રહે છે.

ધ્રુવ ઉપરના શરૂઆતના જ દિવસોમાં આ ભ્રમ ભાંગ્યો. આપણે જોયું કે આ મંડળી મારફત પાણીમાંથી ઘણા પ્રમાણમા પ્લેંકટોન નામના તરતાં નાનાં જંતુઓનો સમૂહ અને બીજાં સૂક્ષ્મ જંતુઓ મળી આવ્યાં છે. અનેક પ્રકારના વૈજ્ઞાનિક સાધનોથી આ પ્રદેશની સપાટી ઉપર અને પાણીની નીચે રહેતી જીવસૃષ્ટિ સંબંધિનું પૂરું જ્ઞાન આપણને મળશે. ત્યાંના સમુદ્રના ઊંડાઇ અને સમુદ્રતળના અંધારાનું પણ જ્ઞાન થશે. આ ધ્રુવ સમુદ્રના ગરમ અને ઠંડા પ્રવાહોની શક્તિ, વિસ્તાર અને ખાસિયતોનું જ્ઞાન મળશે.

પદ્ધતિસરનું ખગોળનું જ્ઞાન અને લોહચુંબકીય અવલોકનો પણ આ વિશાળ કાર્યક્રમનો અગત્યનો ભાગ છે. આને પરિણામે આ આખા પ્રદેશનો લોહચુંબકીય નકશો દોરી શકાશે. ભૌગોલિક લોહચુંબકીય આકર્ષણના ખેંચાણમા થતા ફેરફારો, તેમાં થતો ઘટાડોવધારો, એ બધા સંબંધે આપણે જાણી શકીશું. જુદીજુદી

જગ્યાએ પૃથ્વીના આકર્ષણના બળમાં પણ ફેરફાર થાય છે. આ બળમા થતા વધારાઘટાડાની સરખામણીથી પૃથ્વીના ખરેખરા કદનું પણ આપણને જ્ઞાન થશે, ભૂગોળમાપક ગણિતના અને ખગોળશાસ્ત્રીય જ્ઞાનમાં પણ આ વસ્તુ મહત્ત્વનો ભાગ ભજવશે. ઉપરાંત આ ગુરુત્વાકર્ષણના નિયમોના જ્ઞાનથી ધ્રુવપ્રદેશની ભૂસ્તરરચના ઉપર પણ પ્રકાશ પડશે.

આ વિશાળ કાર્યક્રમને પહોંચી વળાવાની જવાબદારી ચાર જણ ઉપર નાખી હતી પેપેનીન, ક્રેંકલ, શિર્શોવ અને ફિયોડોરોવ આમાના દરેક જણે આ પ્રદેશોમા અનેકવાર ભ્રમણ કર્યું છે અને અનેક થાણાંમા શિયાળો ગાળીને મહત્ત્વનું અને મુશ્કેલ કામ કર્યું છે. પેપેનીન, તેની અખૂટ જીવનશક્તિ, સુંદર વ્યવહારુ બુદ્ધિ, નિશ્ચયબળ અને પ્રમત્તરીનતા માટે જાણીતો છે. ઉત્તરધ્રુવ પ્રદેશમા નેતા થવા માટે સૌથી વધારે યોગ્ય છે. અન્સ્ટ ક્રેંકલ પડછંદ અને કુમકતન શરીરવાળો છે. તે ઉત્તરધ્રુવ પ્રદેશના 'બેતાર સંદેશા-વ્યવહાર'નો પિતા ગણાય છે શિર્શોવ અને ફિયોડોરોવ આ સોવિયેટ નવસમાજના યુવાન પ્રતિનિધિઓ છે. તેમનામા શોધખોળ માટેની તમન્ના, અને નક્કર જ્ઞાન તથા અનુભવ બન્નેના છે.

આ પ્રવાસ માટેની તૈયારીઓ ખૂબ કાળજીપૂર્વક અને ધ્યાન દઈને કરવામા આવી હતી. ધ્રુવ ઉપર થાણું નાખવાનો વિચાર પહેલવહેલો નાનસેને કર્યો હતો. પણ તેના વ્યવહારુપણા ઉપર સોવિયેટ નિષ્ણાતોમા ખૂબ જ ચર્ચા થઈ હતી આ ચર્ચામા ઉત્તર જળમાર્ગ મંડળના સભ્યો અને તેના પ્રમુખ ઓટો સ્મીડટ જ નહિ પણ અનેક વૈજ્ઞાનિકો, વિમાનીઓ અને જુદા જુદા થાણાંમા રહેતા મંડળોએ પણ આ સ્વપ્નની સિદ્ધિ વિષે વિચારો કર્યા હતા. સ્મીડટ કહે છે, "આ વિચાર ખૂબ ધીમે ધીમે અમારામા પરિપક્વ થયેલો અને તેની પાછળ અનેક અનુભવોનુ બળ ભરેલુ હતુ"

પાંચ વર્ષ પહેલાં 'આકબીરીઆકોવ'ના પ્રવાસ વખતે જ સ્મીડટે તે પ્રવાસમંડળના બીજા સભ્યો સાથે ધ્રુવપ્રદેશની પરિસ્થિતિના વધારે વિશાળ અભ્યાસની જરૂરિયાત વિષે ચર્ચા કરી હતી. 'ચેલ્યુસ્કીન' વહાણ ડૂબ્યા પછી તેમને જે લાંબો શિયાળો તરતા બરફ ઉપર ગાળવો પડ્યો હતો, તે દરમ્યાન પણ આ વાત વારંવાર ચર્ચાતી હતી. આ વિચારના અમલમાં એટલે કે ધ્રુવબિંદુએ શિયાળો ગાળવાના વિચારમાં સ્મીડટ જેટલા જ ઉત્સાહી બે જણ હતા: અન્સ્ટ ક્રેંકલ અને પીટર શિર્શોવ. તેમણે તે જ બરફના બેટમાં રીતસર પોતાની કાર્ય માટેની ઉમેદવારી નોંધાવી દીધી હતી. વહેતા બરફ ઉપર પડાવ નાખવાનો અનુભવ અહીં તેમને લગભગ આઠ અઠવાડિયાનો મળી ગયો હતો. આ અનુભવ તેમને ભાગ્યે જ મળ્યો હોત. આપત્તિ એ પણ ઘણીવાર મોટો ગુરુ બની જાય છે.

આ મહાન આકાશી સફરનો બીજો મહાન સાથી માઇકલ વોડોપિયાનોવ હતો. છેલ્લાં થોડાં વર્ષમાં તેનું નામ ધ્રુવ પ્રદેશની સાથે ગાઢ રીતે જોડાએલું છે. ધ્રુવ પ્રદેશની અનેક હવાઇ સફરો કાંતો ખુદ તેનાથી અથવા તો તેના સહકારથી જ થઇ હતી આ વિમાનીનું જીવન પણ અસાધારણ અને અનેકરંગી છે. મોલોકોવની જેમ આ વોડોપિયાનોવની કથા પણ સોવિયેટ નવપ્રજાના અનેક યુવાનોની વિશિષ્ટતાવાળી છે. "નાનપણમાં હું ભરવાડ થવાનાં સ્વપ્નાં સેવતો," તેણે પોતાનાં સ્મરણોમાં લખ્યું છે, "પણ ક્રાંતિએ આ ભરવાડના છોકરાનું સ્વપ્ન પાર પાડવા ન દીધું." રશિયાની ક્રાંતિએ તેને એક વિમાની ઘડ્યો. જોતજોતામાં તેણે આંતર-રાષ્ટ્રીય કીર્તિ પ્રાપ્ત કરી અને 'સોવિયેટ સંઘના વીર'નો ઇલકાબ પણ મેળવ્યો એટલું જ નહિ પણ સોવિયેટ સંઘની મધ્યવર્તી કારોબારીના સભ્યનું સ્થાન મેળવ્યું. 'ચેલ્યુસ્કીન' વહાણના નિરાધાર મુસાફરોને બચાવવામાં તેણે ભાગ લીધો હતો.

શિયાળામાં મોસ્કોથી ઠેઠ ચુકોટકા સુધી ઊડીને આવનાર તે પહેલ-વહેલો હતો વળી તે જ પહેલો વિમાની હતો કે જેણે ઉત્તરધ્રુવ જીતવાના વિચારને ઝીલી લીધો હતો મોટી રીંછ જેવી કાયા, હિંમતવાન છતાં એવો જ સાવધાન; કલ્પના અને આદર્શની ભક્તિ, કાર્યશીલતા અને મૌલિકતા આમ બધા જ ગુણો તેનામાં સાથે જ વસેલા છે.

શ્મીડ્ટે આ માણસને ઉત્તરધ્રુવ સુધીના ઉડ્ડયનની અને ત્યાં વસવાની યાંત્રિક દૃષ્ટિએ યોજના ઘડવાનું કામ સોંપ્યું. બરાબર નક્કી કરેલી તારીખે વોડોપિયાનોવે શ્મીડ્ટના હાથમાં 'એક વિમાનીનું સ્વપ્ન' નામની નવલકથા મૂકી આ નવલકથામાં તેણે આ આખા ઉડ્ડયનની વૈજ્ઞાનિક દૃષ્ટિએ ખૂબ ઝીણવટથી ઘડેલી યોજના મૌલિક અને સ્પષ્ટ રૂપમાં ઘડી હતી. ૧૯૩૬ ના ફેબ્રુઆરીની ૧૩ મી તારીખે ક્રેમલીનમાં શ્મીડ્ટ ને સ્ટેલિન વચ્ચે આ ધ્રુવપ્રદેશની સફર બાબતની ચર્ચા માટેની મુલાકાત ગોઠવવામાં આવી શ્મીડ્ટ ઉપરાંત લેવાનેસ્કી, શ્રોમેવ અને બીજા પ્રખ્યાત સોવિયેટ વિમાનીઓએ પણ આ ચર્ચામાં ભાગ લીધો. સ્ટેલીન સૌથી વધારે એ વાત ઉપર ભાર મૂક્યો કે આ પ્રવાસ ઘણો જ મહત્ત્વનો છે, એ વાત સાચી, છતાં ય તેના કરતાં વધારે મહત્ત્વની વાત માણસોના જીવનની છે આ પ્રવાસોમાં જેટલી શક્ય હોય તેટલી કાળજીથી ઓછામાં ઓછી મનુષ્યહાનિ થાય તો જ આ યોજનાને મંજૂરી મળે

શ્મીડ્ટે આ તકનો લાભ લઇને પોતાની ઉત્તરધ્રુવ પરની વસાહતની આખી યોજના રજૂ કરી સ્ટેલિન અને વોરોશિલોવે એકેએક વિગતમાં ખૂબ બારીકાઇથી ઊતરીને સવાલો પૂછ્યા. સ્ટેલિને તે જ વખતે પૃથ્વીનો ગોળો મંગાવીને પ્રત્યક્ષ અને ચોક્કસપણે આ યોજના શ્મીડ્ટની પાસેથી સમજી લીધી અને પરિણામે સરકારે નિર્ણય જાહેર કર્યો કે 'ઉત્તરધ્રુવ જળમાર્ગ મંડળે' ધ્રુવપ્રદેશ પરની

એમ સફર ગોઠવવી અને તે પ્રદેશ પર થાણું નાખવા માટેની તમામ સામગ્રી વિમાન માર્ફતે ત્યાં પહોંચાડવી. આ આખી યોજનાના નેતા તરીકે શ્મીડટની જાહેરાત થઇ." અને ઉદ્યોગખાતાના ઉપરીને આ પ્રવાસ માટેનાં વિમાનો તૈયાર કરવાનું કામ સોંપવામાં આવ્યું.

અનેક શક્યાશક્યતાનો વિચાર કર્યા પછી ઉત્તરધ્રુવ જળમાર્ગ મારફતે ધ્રુવબિંદુ ઉપર હલ્લો માટેનું તેની સૌથી વધારે નજીકનું થાણું ફ્રાંઝ જોસેફલેન્ડ ઉપરના કોઇ એક બેટ ઉપર અને બને ત્યાં સુધી રૂડોલ્ફલેન્ડ ઉપર નાખવાનું ઠરાવ્યું. પણ આ ઉત્તર પ્રદેશમાં હવાઇ મેદાનો અને હવાઇ સફરનો ખ્યાલ તે જગ્યાએ જઇને મેળવી શકાય એટલે વોડોપિયાનોવ અને તેની સાથે મોલોટ્કોન નામનો એક બીજો વિમાની ૧૯૩૬ ની વસંતમાં મોસ્કોથી ફ્રાંઝ જોસેફલેન્ડ જવા વિમાનમાં ઉપડ્યા. આ હવાઇ સફર ખૂબ મુશ્કેલ અને આંટીઘૂંટીવાળી હતી બરફનાં તોફાનો, વાદળાં અને કાંઇ ભાળી ન શકાય એવી પરિસ્થિતિમાં અનેકવાર આ વિમાનીઓને પાછાં જમીન ઉપર આવવું પડ્યું ને મોરી હવાની રાહ જોવી પડી. આ પ્રમાણે ઉત્તરમાં એક પછી એક પ્રદેશો ઉપર કટકે કટકે ઠેકતાં ઠેકતા વોડોપિયાનોવ આખરે રૂડોલ્ફલેન્ડ પહોંચ્યો. ત્યાં તેણે જોયું તો આ 'સ્થળ આખરી હલ્લાના થાણા તરીકે ખૂબ જ અનુકૂળ હતું -

રૂડોલ્ફલેન્ડ ઉત્તર અક્ષાંશ ૮૧° ૪૧' અને ૮૧° ૫૦' ની વચ્ચે અને પૂર્વ રેખાંશ ૫૭° ૫૮' અને ૫૯° મા આવેલો છે. ફ્રાંઝ જોસેફલેન્ડ ટાપુમંડળનો આ સૌથી ઉપરનો ટાપુ છે. ઉત્તર ધ્રુવના બિન્દુથી તે ૬૦૦ માઇલ દૂર છે. લગભગ સાઠ વર્ષ પહેલાં આ મુસાફરોને જડ્યો હતો. તે પછી અનેક મુસાફરો–ઓસ્ટ્રીયન, અમેરિકન, ઇટાલીયન–ત્યાં સુધી પહોંચ્યતા મથ્યા છે, કેટલાક પહોંચ્યા ય હતા પણ ભાગ્યે જ કોઈ પાછા ફરી શક્યા છે.

આઠ વરસ પહેલા એારા સ્મીડટની સરદારી નીચે એક મંડળી, 'સેડોવ' નામના હિમનાશક વહાણમાં બેસીને આ રૂડૅાલ્ફલૅન્ડ પહોંચેલી. ચાર વર્ષ પછી પહેલું સોવિયેટ થાણું ત્યાં નખાયું, ને ચાર જણની ટુકડીએ ત્યાં શિયાળો ગાળેલો.

આ બેટને આખરી હલ્લા માટેના થાણા તરીકેની પસંદગી મળી. અહીં કુદરત માણસની મહેમાનગતિ કરવા જરાય રાજી ન હતી આખો બેટ બરાબર સજ્જડ બરફના ઢાંકણથી ઢંકાયેલો છે. ફક્ત એક ટેપ્લીટ્ઝ અખાત પાસે ઉનાળામાં જરા બરફ પીગળે છે અને ખીણમાની કાળમીંઢ પથ્થરની જમીન દેખા દે છે. ટાપુના મધ્યમા કેટલીક ઊંચી ટેકરીઓનાં મથાળાં કુદરતી હવાઇ મેદાન તરીકે કામ આવે એવાં છે. તે ટેકરીઓનો ઢાળ પણ બહુ જ ધીમો છે. બેટનો આકાર ઈંડા જેવો છે. લગભગ ૨૨૦ ચોરસ માઇલનો તેનો ઘેરાવો છે. તેની આબોહવા એની જમીન જેટલી જ અવળચંડી છે શિયાળામા બરફના વાવાઝોડાં અને તોફાનો લગભગ રોજ થતાં હોય છે. આખા વરસના ગરમમાં ગરમ માસ જુલાઇમાં ઉષ્ણતામાન શૂન્ય સુધી રહે છે.

૧૯૩૬ ના ઓગસ્ટમાં 'રૂસાનોવ' નામની હિમવિનાશિકા આ બેટના પ્રવાસે ઊપડી. તેમાં નવા થાણાંનાં મકાનો બાંધવાનો માલ તથા સાધનો, હવાઇ મેદાન બાંધવાનો સામાન, વિમાનો માટેનું તેલ, મોટરની જુદી જુદી ઢબો, શિયાળામાં રહેનારાઓ માટે ખાવાપીવાનો પૂરતો સામાન, વૈજ્ઞાનિક યંત્રો, જમીન ખેડવાની મોટરો, ખટારાઓ વગેરે ભર્યું હતું. ધ્રુવપ્રદેશ ઉપરના થાણાનો ભવિષ્યનો નેતા ઈવાન પેપેનીન આ પ્રવાસનો નેતા હતો. બેરન્ટ સમુદ્રના ઉત્તર ભાગમા આવેલો ભારે બરફ અને ફ્રાંઝ જોસેફલૅન્ડમાની અનેક નાની નાની સામુદ્રધુનીઓમાં આ વહાણને ખૂબ મુશ્કેલી નડી. અનેકવાર આ વહાણને ખૂબ ચકરાવો

'લેવો પડતો હતો. બે વાર રૉડોલ્ફસેન્ડની આવ પાસે આવ્યા પછી પણ તેમને પાછું ફરવું પડ્યું હતું; કેમકે બધી ખાડીઓ બરફથી ભરેલી હતી.

ત્રીજા પ્રયત્ન વખતે એ બેટ ફરતા છવાયેલા બરફમાં અખાતને મળતું બારા જેવું શોધી કાઢ્યું. ત્યાંથી જમીન સુધી વળી એક માઇલ સુધી બરફની મોટી મોટી પાટો તરતી પડેલી હતી. વળી એ કિનારાથી લગભગ દોઢ માઇલ અંદરના ભાગમાં થાણું નાખવાની જગ્યા હતી. કાંઠાની અંદરના ભાગનો બરફ તો એવી રીતે છવાયો હતો કે રીતસર રસ્તો બાંધ્યા સિવાય વહાણ પરનો બધો સામાન જમીન ખેડવાની મોટર કે ખટારામાં નાખીને લાવી શકાય જ નહિ. મોટા મોટા બરફના ખડકોને સુરંગોથી ઉડાડી મૂક્યાં. નાના ખડકોને કોદાળી પાવડાથી સાફ કર્યા. બરફની ઊંચી ચિરાડો ઉપર કામચલાઉ પૂલ ઊભા કરી દીધા. આ રીતે કામચલાઉ રસ્તો તૈયાર કર્યો. આખો માર્ગ ભૂલભૂલામણીભર્યો અને કોઈ કોઈ જગ્યાએ તો ૩૫° ના ખૂણાના વાંકવાળો કરવો પડતો. રસ્તો બનાવનારાઓએ તનતોડ મહેનત કરીને આ માર્ગ આખરે ખુલ્લો મૂક્યો. સ્ટેવિનગ્રેડના કારખાનામાં બનેલા રાક્ષસી ટ્રેક્ટરોમાં ખીચોખીચ સામાન ભરીને ધીરે ધીરે આ બેટ ઉપર ઊતર્યાં. યોજના પ્રમાણે દસ દિવસમાં બધો સામાન ઉતારી નાખવાનો હતો; પણ વહાણની મંડળી રાતદિવસ મંડી પડી અને પાંચ દિવસમાં આ સામાન ઉતારવાનું કામ પૂરું કર્યું.

સુથાર, યાંત્રિકો વગેરેને બેટ ઉપર મૂકીને આ હિમવિનાશિકા પાછી ફરી. હજુ તો માંડ પૅસિફિક અખાતમાં પહોંચી હશે ત્યાં તો બીજી સ્ટીમર એટલો જ માલ ભરીને તેને મળી. આ સ્ટીમરનો માલ ભરીને વળી પાછી એ હિમવિનાશિકા રૉડોલ્ફસેન્ડ પહોંચી, ને તરત જ પોતાની મૂળ જગાએ લંગર નાખીને

બવેા માન એ ઉપર પહેાચતેા કરી દીધેા દરમિયાન થાણાનુ બાધકામ તેા ધમધેાકાર ચાલતુ જ હતુ

પ્રવાસમડળના માણસેા અને વહાણુના ખલાસીઓ સુદ્ધા આ બાધકામમા મદદે લાગી ગયા હતા ઉજ્જડ અને ખાવા ધાય તેવા આ બેટના કિનારા ઉપર જોતજોતામા એક ગામ જેવુ ઊભુ થઇ ગયુ બે મેાટા મકાનેા બધાયા એક એક મકાનમા આઠ આઠ ઓરડાએા હતા એ ઉપરાત પશુએા બાધવાનેા મેાટેા વાડેા, એક સુદર નાહાવાનેા ઓરડેા, એક અનાજનેા કેાઠાર, સામાન ભરવાનેા ભડાર, ટ્રેક્ટર અને ખટારા માટેના તબેલા, અને સમાર કામ માટેના કારખાનાની જગ્યા આ બધુ ત્યા ઊભુ થઇ ગયુ, વધારામા તેની નજીકમા જ ૩૦૦ વેાટનુ એક બેતાર-થાણુ પણ ત્યા ઊભુ કર્યું, આજ થાણુ ભવિષ્યમા ધ્રુવના થાણા સાથે અને મુખ્ય ખડ સાથે સદેશ વ્યવહાર સતત ચાલુ રાખવાનુ હતુ

આખરે 'રૂસાનેાવ હિમવિનાશિકે ૨૪ માણસને જેકેાવ લીનીન નામના નેતાની સરદારી નીચે મૂકીને પાછુ ફર્યું આ ૨૪ જણાએાએ શિયાળા દરમિયાન થાણાનુ બાધકામ પાકુ કરી લીધુ એટલુ જ નહિ પણ ટેકરીને મથાળે હવાઇ મેદાન તૈયાર કર્યું ૫૪૦ પીપ પેટ્રેાલ તે મેદાનમા લાવીને ભર્યું ભવિષ્યમા આવનાર ધ્રુવપ્રવાસીઓનુ સ્વાગત કરવા અને તેમને મદદ કરવા માટેની બધી તૈયારીઓ કરી લીધી

દરમિયાન મેાસ્કેામા વિમાનેા મેાટરેા અને સાધન-સામગ્રી તડામાર તૈયાર થઈ રહ્યા હતા ગેાસુનેાવ વિમાનકારખાનાને ચાર એંજિનવાળા ચાર મેાટા રાક્ષસી વિમાનેા બનાવવાની વરધી મળી ગઇ હતી કુલ કારખાનાને ૨૦ એંજિનેા પૂરા પાડવાના હતા ઓર્જો ઊ કાઝ કારખાનાને માથે વિમાનને ઢાકવા માટેના તથા વિમાનીના ઉપયેાગના યત્રેાનુ કામ હતુ એ જ વખતે બીજા અનેક

કારખાનાં યંત્રશાળાઓ અને પ્રયોગશાળાઓ ખાસ પ્રકારનાં બેતાર-સંદેશાવ્યવહારનાં યંત્રો બનાવવાના કામે લાગી પડ્યાં હતાં. કેવી જાતનાં વિમાનો તૈયાર કરવાં અને તેમાંયે સૌથી વધારે તો એ વિમાનોને કેવી આબોહવામાંથી અને કેવા સંજોગેાથી પસાર થવાનું છે એનો જ વિચાર કરવામાં આવ્યો હતો. આ વિમાનો મારફતે લગભગ દસ ટન જેટલો સામાન ઠેઠ ધ્રુવબિન્દુ સુધી લઇ જવાનો હતો. આ તો તો જ બની શકે કે વિમાનો રાક્ષસી તાકાતવાળાં મોટાં અને સાથે ઘણે દૂર સુધી અટક્યા વગર ઊડી શકે તેવાં હોય. વળી આ વિમાનોને નીચે ઉતારતી વખતે તદ્દન ધીમે ગતિમાં લાવી દેવાં જોઇએ, જેથી ગમે તેવાં કાચાં ખડબચડાં હવાઇ મેદાન પર પણ સહેલાઇથી ઉતારી શકાય.

વિમાનોને લાંબા પ્રવાસ માટે ખાસ કાળજીપૂર્વક તૈયાર કરવામાં આવ્યાં હતાં. પહેલાં તો તેની રચનામાં થોડો ફેરફાર કર્યો હતો. સુકાનીની ઓરડી પહોળી કરવામાં આવી હતી, અને વિમાનના આખા ચોકઠામાં સામાન ભરવા માટેની ખાસ જગ્યા રાખવામાં આવી હતી. તેનાં યંત્રો ગોઠવવામાં ઇજનેરોએ અત્યાર સુધીના ઉત્તરધ્રુવની હવાઇ સફરોના અનુભવોનો ઉપયોગ કર્યો હતો, આ પ્રવાસના ઇજનેરોની દેખરેખ નીચે કેટલાય કિંમતી સુધારાવધારા તેમાં કરવામાં આવ્યા હતા. આ સુધારાવધારાનો મુખ્ય હેતુ એ હતો કે દરેકેદરેક યંત્ર પોતે સ્વતંત્રપણે કામ કરી શકે એવી શક્તિવાળાં બનાવવાં. હવાઇ, મેદાન, જમીન, બરફનું મેદાન કે એવું કંઇ પણ ન હોય, અને કદાચ પરાણે ગમે તે જગ્યાએ નીચું ઊતરવું પડે તો પણ વિમાનને આંચ ન આવે, એવી રીતે તેને ઘડવામાં આવ્યાં હતાં. ગમે તે આબોહવા કે ગમે તે ઉષ્ણતામાનમાં પણ તેના યંત્રો ચાલુ જ રહે તે દૃષ્ટિયો તે વિમાનોની મોટરોને એવા ખાસ ઢાંકણમાં મકવામાં આવી

હતી કે મોટર કલાકો સુધી ગરમ રહ્યા જ કરે. પાણીને બરફ ન કરે એવી જાતનું એક ખાસ મિશ્રણ તૈયાર કરવામાં આવ્યું હતુ. જો મોટરને જરૂર પડે ત્યારે ઠંડી પણ રાખે, અને છતા એ મિશ્રણ નો ગમે તે હવામાં પણ ન ઠરે. મોટરને ગરમ રાખવા માટે ખાસ ગરમી આપનારા દીવાઓ રાખવામાં આવ્યા હતા. આગળ જતા આ ખૂબ ઉપયોગી થઇ પડ્યા. વેડો પિથાનોત્વની સૂચનાથી બધા યંત્રોની સાથે એક એવું 'યેાજક' યંત્ર મૂકવામાં આવ્યું હતુ કે જેથી એક મોટર ચાલતી હોય તેની ગરમી બીજી મોટરને પણ ગરમ રાખ્યા કરે. મોટરો આ મૂળ હેતુને જ ધ્યાનમા રાખીને તૈયાર કરવામા આવી હતી, ગમે તેવી સ્થિતિને પહોચી વળવા માટે આ મોટરો તૈયાર હતી.

કદાચ કોઇ કારણે ગમે તે સ્થળે વિમાનને નીચે ઉતારવાની ફરજ પડે તો તે માટે અગમચેતી રાખીને બધા વિમાનોને નારંગી રંગે રંગ્યા હતા. સામાન્ય રીતે જે રંગો વિમાન માટે વાપરવામાં આવે છે તે રંગો બરફથી છવાયેલા પ્રદેશમા ઊંચેથી પારખી શકાતા નથી. આ નારંગી રંગ આ બરફની સપાટીમા ખૂબ ઊઠી આવે છે. આ રંગની યોજનાએ અમારા પ્રવાસમા ઘણીવાર રંગ રાખ્યો. .

આ મોટા ભાગના સુધારાવધારા બેગીન નામના બાહોશ યાત્રિની સૂચના અનુસાર થયા હતા. તેણે પોતાની તમામ શક્તિ આ ધ્રુવના ધ્યેયની પાછળ રોકી લીધી હતી. તેનો આ પ્રદેશનો અનુભવ પણ વિશાળ હતો, તેનામા શોધકબુદ્ધિ અને સ્થિર મગજ બને હતા. કદમા નીચો પણ મજબૂત બાંધાનો અને ૩૫ વર્ષની ઉમર છતા સાવ નાનો દેખાતો. તેને રશિયાના આંતર વિગ્રહથી માંડીને ત્યાંના સેવિયેટ હવાઇ દળના પહેલી ટુકડીના યાત્રિ તરીકે ઘણે દૂર સુધી મુસાફરી કરવાનું મળ્યું હતુ. તેના યંત્ર

સબ' ી ઝીણવટભરી બુદ્ધિએ આ આખી સફર ફરમિયાન ખૂબ કિમતી મદદ કરી હતી

વિમાન સચાલનના સાધનો ી બાબતોમા ખાસ કાળજી લેવામા આવી હતી મેજર પ્રધાન સ્પીરીન સચાલનખાતાનો મુખી હતા આવિયેર હવાઇ જળમા તે કુદરતી મૌલિક શકિતવાળો તથા જાણીતા નિષ્ણાતોમાનો એક હતો જ્યારે જ્યારે હવાઇ દળની મોરચામા કવાયત કરવામા આવતી ત્યારે તેનો નેતા આ સ્પીરીન જ રહેતા અત્યારે તેણે પોતાના તમામ અનુભવ અને જ્ઞાન આહી ધરી દીધા હવાઇસચાલનના તમામ સાધનો સપૂર્ણ હતા

વળી આ ધ્રુવપ્રદેશોના ઉત્તર અક્ષાંશોના લોહચુ બકવાળા હોકાયત્રો કેવુ કામ આપત તે કહી શકાય તેમ ન હતુ એટલે હવાઇ સુકાનીઓએ આ હોકાયત્રો કામ ન આવે તો તેને બદલે કામ આવે એવા બીજા સાધનો લઇ લીધા હતા રેડીઓ-હોકાયત્રો ઉપરાત હવાનો ભેજ બતાવનારા યત્રો અને દિશાસૂચક યત્રો પણ હતા વિમાન ઉપર જે બેતાર (વાયરલેસ) યત્રો હતા તેના વડે ખડ ઉપરના ૩૨૫૦ માઇલ સુધીના અતરે આવેલા અને ટૂકા કે લાબા મોજાની ગતિથી કામ કરતા બેતાર થાણાઓ સાથે બરાબર ગાઢ સબધ રાખી શકતો હતો એકબીજા વિમાનો વચ્ચે પણ સદેશ વ્યવહાર માટેના ખાસ ટૂકા મોજાની ગતિવાળા યત્રો ગોઠવવામા આવ્યા હતા

પ્રવાસના સફરો માટે પાણીગરણ તથા એવા બીજા સાધનો પણ ખાસ તૈયાર કરવામા આવ્યા હતા દરેક વિમાનમા ચાર જણ માટે રેશમમાથી બનાવેલા તબૂઓ સૂતાના કોથળા અને રબ્બરની હવા ભરી શકાય તેવી ગાદીઓ હતા ઉપરાત અકસ્માત માટે રબ્બરની હવા ભરી શકાય એવી હોડીઓ હતી આ એક એક હોડી અર્ધા ટન વજન ઊચકી શકે એવી મજબૂત હતી મ રેલી

શકાય એવી બરફ-ગાડીઓ બરફના ખાસ જોડા, અકસ્માત માટેના ખાસ ફેરવીફેરવી શકાય એવા નાના બેતાર યત્રો, બ દૂકો અને દારૂગોળો આ બધાનો તેમા સમાવેશ થતો હતો સૌથી મહત્ત્વનો તો ખાસ અકસ્માત માટે જ તૈયાર કરેલો ખોરાક હતો આ ખોરાક વજનમા ઓછામા ઓછો છતા પોષણના ગુણોની દૃષ્ટિએ ઉત્તમ હતો

પ્રવાસીઓ માટેના કપડા ખૂબ જ ગરમ છતા વજનમા સાવ હલકા તૈયાર કરવામા આવ્યા હતા અમે શુ પહેર્યું હતુ ? સૌથી નીચે ગરમ ઊનની બડીઓ એના ઉપર પાણી ઠરી જાય એવી ઠંડીમા પહેરવાની ગરમ જરસીઓ એ ઉપરાત બધા પ્રવાસીઓ ઊનના સ્વેટરો અને ચામડાનો ને રુંવાટીનો પોષાક તેમ જ હવાઇ સફર વખતે અને ખૂબ ઠંડીમા શિયાળાની રુવાટીના મોટા ડગલા પણ પહેરતા પગમા ઊનના ટૂંકા મોજા, એના ઉપર કૂતરાની રૂવાટીના ગરમ મોજા, અને રેન્ડીઅરના ચામડાના જોડા અથવા તો પાણીમા ન ભીજાય તેવા આલ્પ્સ પર્વત ઉપર ચડવા માટેના ખાસ જોડા પહેરતા માથા ઉપર પણ ખાસ રૂવાટીની ટોપીઓ અથવા તો પર્વત ચડવા માટેની કાનટોપીઓ પહેરતા, હાથમા રૂવાટીના મોજા પહેરતા આ અમને સખતમા સખત ઠંડીમા અને પવનમા પણ રક્ષણ આપતા સામાન્ય રીતે આકરામા આકરી ઠડી એટલી ભયાનક નથી મનુષ્ય સામાન્ય રીતે સહેલાઇથી શૂન્ય નીચે ૪૫° થી ૫૦° ની ઠંડી સહન કરી શકે છે પણ આ ધ્રુવપ્રદેશની ઠડી સાથે પવન ભળે છે, તે ત્રાસ વર્તાવી મૂકે છે ઠડી શૂન્યની નીચે ૨૦° જેટલી હોય પણ જો સાથે ૫૦ થી ૬૦ માઇલની ગતિનો પવન ફૂંકાવા લાગ્યો તો અસહ્ય સ્થિતિ થઇ જાય છે એટલે આ ધ્રુવપ્રદેશની સફરમા ઠડી કરતા પણ પવનની સામેનુ રક્ષણ પાકુ હોવુ જોઇએ જો પાણી પવનને ન ગણકારે તેવો મજબૂત હોય તો ઠડીને પહોચી વળાય વળી તે

પોષાક ગરમી પણ આપે છે.

પેલા ચાર વૈજ્ઞાનિકો—પેપેનીન, ક્રેંકલ, શિર્શોવ અને ફીઓડોરોવે વળી પોતાની સ્વતંત્ર તૈયારીઓ કરવા માંડી હતી. તેમણે ખાસ પોતાને માટે વજનમાં હલકાં અને વધારેમાં વધારે મજબૂત એવાં સાધનો તૈયાર કરવા આપ્યાં હતાં. આ અક્ષર સામની તૈયારીને પરિણામે જ આ ધ્રુવનું થાણું સુગમ થઈ શક્યું હતું.

આ ધ્રુવછાવણીની વચ્ચોવચ્ચ રહેવા માટેનો મુખ્ય તંબૂ છે. અલબત્ત આ આખી છાવણી તો ધ્રુવપ્રદેશમાં બરફની સાથે આગોપાછી થયા કરે છે. આ મુખ્ય તંબૂ તૈયાર કરાવવામાં પેપેનીને ખૂબ મહેનત કરી હતી. તે તંબૂ ખૂબ ગરમી આવે તેવો અને છતાં વજનમાં ખૂબ હલકો જોઈએ. આ તંબુ મોસ્કોના મશહૂર કારખાનાએ તૈયાર કર્યો હતો. તંબુનું માળખું એલ્યુમિનિયમની ભૂંગળીનું ઘડયું હતું. આ ભૂંગળીઓ પેચથી એકબીજી સાથે એવી રીતે જડેલી હતી કે ગમે ત્યારે તે નળીઓને જુદી કરી શકાય. આ તંબુની દીવાલો બેવડા પડની હતી. બંને પડની વચ્ચે ધ્રુવપ્રદેશમાં થતી એક ખાસ જાતના પીછાંની ગાદી ભરવામાં આવી હતી. તંબુની નીચેની ફરસ હવા ભરી શકાય તેવા રબ્બરની ગાદીની હતી. તંબુમાં ભીના જોડા અને વરસાદમાં પલળેલી બંડીઓ મૂકવા માટેની પણ ખાસ જગ્યા રાખવામાં આવી હતી. ઉપરાંત તંબુમાં પથારીઓ, નાનું ટેબલ અને કેટલાય નાનામોટા ખિસ્સાઓ પણ રાખ્યા હતા, તે ખિસ્સા સામાન મૂકવાની પેટીની ગરજ સારે તેવા હતાં. આ ઉપરાંત એ જ કારખાનાએ પ્રયોગશાળા, રેડિયો, કોઠાર વગેરેમાં કામ આવે તે માટે કેટલાય નાના નાના રેશમના તંબુઓ બનાવ્યા હતા. સાથોસાથ એ કારખાનાને પાણીમાં ન ભીંજાય તેવી ખાસ પેટીઓ તૈયાર કરવાનું પણ સૂઝ્યું. આ પેટીઓ વજનમાં ખૂબ હલકી હતાં

તેમાં સામાન પુષ્કળ સમાઇ શકે તેમ હતું. એક પેટી તો એવી હતી કે જેમાં લગભગ સવામે મણ વજનનાં કપડાં સમાઇ શકે, છતાં તેનું વજન એક જ શેર.

બેતાર-ચાણાની તૈયારીએ ક્રેંકલને ભારે ઉપાધિમાં નાખ્યો હતો. જે કાંઇ સાધનો સિલકમાં હતાં, તેમાંનું કોઇ આ ભાઇ-સાહેબની નજરમાં જ નહોતું આવતું, તેને તો વજનમાં આવ હલકું છતાં ખુબ દૂર સુધી સંદેશા મોકલી શકે એવું બેતાર-યંત્ર જોઇતું હતુ આખરે આવા બેતાર-યંત્રની બે જોડી ક્રેંકલ માટે તૈયાર કરવામાં આવી. એક મોટું યંત્ર ૮૦ વૉટનું અને એક કોઇ અકસ્માત પ્રસંગે વાપરવાનું ૨૦ વૉટનું. આ વજનમાં ૧દન હલકું, ઓછામા ઓછી જગ્યા રોકે એવું, અને રચનામાં ખુબ જ ચમત્કારિક તેમ જ સાદું હતું. આ બંને જોડીને વીજળી-શક્તિ આપવા માટે બે ક્ષારયુક્ત **એક્યુમીલેટર** મૂક્યાં હતાં. આ એક્યુમીલેટરમાં વીજળીનો સંચય પવનના જોરે ચાલની મોટ-રોમાંથી અથવા તો વજનમાં હલકી એવી પેટ્રોલથી ચાલતી મોટરોના ડાયનેમોમાંથી આવતો હતો છેવટે કોઇપણ કારણે આ બંને વિજળી ઉત્પન્ન કરનારાં યંત્રો ન ચાલે તો હાથથી પણ મોટર ચલાવી શકાય તેવી સગવડ રાખી હતી. આ આખો સરંજામ એટલે કે મોટામાં મોટી ગીન્યથી તે નાનામાં નાનો સ્ક્રૂ પણ ક્રેંકલની દેખરેખ તથા નિકોલાઇ સ્ટ્રોમીલોવ નામના આખા સોવિએટ સંઘમાં બેતાર-ચાણામા નિષ્ણાત એવા વિદ્વાનોના સાધા સહકારથી તૈયાર કરવામા આવ્યા હતા. આ સ્ટ્રોમીલોવ પણ આ પ્રવાસમાં પાછળથી જોડાયો હતો. આ યંત્ર રચનારાઓએ તેમને આ બે વિદ્વાનોએ આપેલી વજનની મર્યાદામા રહીન યંત્રો તૈયાર કર્યા. આ આખું બેતાર-ઘર વજનમા ફક્ત ૫૦૦ કીલોગ્રામ (૧૧૦૦ રતલ

(વૈજ્ઞાનિક શોધખોળ માટેનાં સાધનો માટે પણ કાંઇ પણ ઓછું ચિકટપણું નહોતુ . ખુદ જે એક સાધન ખાસ વરધી આપીને તૈયાર કરવામાં આવ્યું હતું સામાન્ય રીતે પાણીની ઊંડાઈ માપવાનું યંત્ર વજનમાં અર્ધા ટન જેટલું હોય છે આ પ્રવાસ માટે તૈયાર કરવામાં આવેલું યંત્ર ૧૫૦૦ ફીટની ઊંડાઇ સુધીનું માપ લઇ શકે એવું હતું છતાં વજનમાં માત્ર ૧૧૩ રતલ જ હતું નાનસેનના નામ સાથે જોડાયેલું ઊંડાઇમાપક યંત્ર ખૂબ જ વજને ર ગને અગવડતાભર્યું હતું ગુરુત્વાકર્ષણની શક્તિ માપવા માટેનું જે સાધન અત્યાર સુધી ધારવામાં આવતું અને ભારે હતું તેને ચોથા ભાગના વજનવાળું અને વાપરવું સહેલું પડે એવું બનાવ્યું હતું લોહચુંબકમાં થતા ફેરફારો બતાવવા માટે સોવિયેટ વિજ્ઞાનીઓએ ખાસ હેરફેર કરી . તેવા લોહચુંબન-શક્તિમાપક યંત્રો બન વા તથા હવામાનમાપક યંત્રો પણ એવા જ રીતે ખાસ તૈયાર કરવામાં આવ્યા ટૂંકમાં આ ધ્રુવયાત્રા માટેની તમામ વૈજ્ઞાનિક સામગ્રી પ્રયોગશાળાના એક ઓરડામાં મહેનતથી સમાઇ જાય એવી છતાં કાંઇ પણ એક મોટી વૈજ્ઞાનિક સંસ્થાને માટે પૂરતી હતી

આ ઉપરાંત બીજા સાધનોની પસંદગીમાં પણ આ બધા વિજ્ઞાનીઓએ મગજ ખૂબ દોડાવ્યું હતું ધારો કે બરફના એકાએક દબાણને કારણે આખું થાણું ફેરવવું પડે તો તે માટે બરફગાડીઓ તૈયાર કરવાનું કામ પણ નાનું નહોતું દુનિયામાં ઘણા પ્રકારની બરફગાડીઓ છે કેટલીક દુનિયાનાં જુદા જુદા સંગ્રહસ્થાનોમાં પણ છે આ બધાનો અભ્યાસ કર્યા પછી પણ આ પ્રવાસીઓનું એક જ પ્રકારની બરફગાડી ઉપર મન ન ઠર્યું તેમને એવી બરફગાડીઓ જોઈતી હતી કે તેને ઝડપથી ખોલી શકાય અને એટલી જ ઝડપથી જોડી શકાય વજનમાં સાવ હલકી છતાં અર્ધો ટન સામાન ઉપાડી શકે, તેટલી મજબૂત જોઇએ તેમણે એક આકૃતિ

તૈયાર કરી, અને 'ક્રેટેકોઝોવ' નામના લેનીનગ્રેડના કારખાનાને મોકલી આપી. આ કારખાનાએ બરાબર તેમને જોઈતી હતી તેવીજ બરફગાડી તૈયાર કરી આપી. આ ગાડીનું વજન ૨૦ કીલોગ્રામ એટલે ૪૪ રતલ જ હતું. સાથે સાથે પેરેફીનના ચૂલા, રાંધવાની તપેલીઓ, લુગડા અને વાપરવાનાં રાચરચીલાં ઉપર પણ કાંઈ ઓછું ધ્યાન નહોતું આપ્યું.

આ પ્રવાસીઓ માટેનો ખોરાક પણ અપૂર્વ અને ખાસ પ્રકારનો હતો આ ધ્રુવના પ્રવાસીઓ મોટે ભાગે પ્રવાસ દરમિયાન ડબ્બામાં ભરેલો ખોરાક વાપરતા. એ ઉપરાંત સૂકવેલા અને ખાંડેલા માંસમાં ચરબી ભેળવીને બનાવેલ પૂરીઓ, કોરું પાડેલું માંસ અને ચોકોલેટ પણ રાખવામા આવતાં. આ ખોરાક પૌષ્ટિક હતો ખરો, પણ તદ્દન સ્વાદ વગરનો અને ઘણી વાર તો ઉબકા આવે એવો હતો. આ જાતનો એકધારો ખોરાક લાંબા કાળે લોહીવિકારના રોગો કરતો. આ ખોરાક ખાતી વખતે મુસાફરો ખોરાક તૈયાર કરી આપનાર કારખાનાને ગાળો ભાંડતા. પેપેનીને બીજો ઉપાય શોધી કાઢ્યો. તે સોવિયેટ સંઘની 'સમાજપોષણ સંસ્થા' પાસે ગયો. તેણે કહ્યું: "જે ટુકડી ધ્રુવ પ્રદેશ ઉપર જવાની છે, તેને મોસ્કોની ઉત્તમોત્તમ હોટેલમાં મહેમાનો માટે જેવી મરમરા થાય, તેવી મઝમરા આપો શિયાળો કરવાની છે. દરેકેદરેક વાની સ્વાદિષ્ટ, પૌષ્ટિક, અને વજનમાં હલકી જોઈએ. પેપેનીનની સૂચના પ્રમાણે આ સંસ્થાએ આ ટુકડીને ૧૮ મહિના ચાલે તેટલું સીધું તૈયાર કરી આપ્યું. આ બધાનું વજન ૫ ટન જેટલું હતું. તેમાંણે મૂળાની જાતના કંદ, કોબી વગેરેનો સૂપ બનાવવા માટેનું ધા તૈયાર કર્યુ. એ ઉપરાંત મરઘીના બચ્ચાના માંસની કટલેટો વગેરે ઘણું હતુ આ બધાની નાની નાની ચપતરીઓ તૈયાર કરવામા આવી હતી, એ ચપતરી કદમા ને વજનમા એટલી નાની હતી કે એ ૭૮ કળના ધાની ચપતરી લગભગ દીવાસળીના ખોખાના કદ ની હોય

તો. તેમ થી એ મોટી થાળી ભરીને ગરમાગરમ સૂપ તૈયાર થઇ રહે જે મગ્યાએ આ ખોરાક તૈયાર કર્યો હતો તેને ખરે જ ધન્યવાદ ઘટે છે. અને ધ્રુવમા જઇને પેપેનીનના તબુમા બેસીને આ સૂપ પાધો ત્યારે આ મા વાતાવરણમા તાજા સૂપની ફોરમ લહરતી હતી વળી આ સૂર તૈયાર કરવામા જરા ય મુશ્કેલી ન હતી એક રૂપતરી ઉકળતા પાણીમા નાખો અને પાચ મિનિટમા સૂપ તૈયાર 'મગાજ્પોષણ સસ્થા 'એ એક ટન ચીકન સ્ટ્રેઝ અને ૫૦ કિલોગ્રામ બીજા સૂપોનુ ધન આ પ્રવાસીઓને આથે આપ્યુ હતુ. આ બધો ખોરાક તૈયાર કરવા માટે ૫૦ ઢોરો ૫૫૦૦ મરઘા અને ૩ ટન શાક વપરાયા હતા

આ બધા ખોરાકમા વળી વીટામીનો ખાસ ભેળવવામા આવ્યા હતા નેાહીવિકાસનુ શામક વીટામીન 'સી'ની ટીકડીઓ એક ડબ્બામા નાખવામા આવી હતી, સામાન્ય રીતે વપરાતા કડક બીસ્કીટની જગ્યાએ સફેદ, પોચા-એવા દૂધ, ઇંડા ને માખણના બનાવેલા ૩૫ ટકા માસ ભેળવેલા બિસ્કીટ બનાવવામા આવ્યા હતા દરેક ખોરાકને હવા ન લાગે તેવા ધાતુના ડબ્બામા ભરવામા આવ્યો હતો એક એક ડબ્બો ૨૫ દિવસ ચાલે તેટલા ખોરાકનો સમાવેશ કરી શકતો હતો. દરેક ડબ્બામા ૪૦ પ્રકારની વાનીઓ ભરેલી હતી પેપેનીને ધાર્યું હોત તો ધ્રુવપ્રદેશમા એક સારામા સારી બાદશાહી હોટેલ બનાવી શકે એમ હતુ આ ઉપરાત બધી જાતના મસાલાઓ-મીઠુ, મરચુ, ડુંગળી, ગાજર, મુરબ્બા, દ્રાક્ષ, કેરી, ઇડાના રસની ભૂકી, દૂધની ભૂકી, ફળો એ બધુ ય તેમા હતુ કોઇ એક વસ્તુની તંગી દેખાઇ હોય તો તે દારૂની હતી. બીજી જાતનો દારૂ ત્યા પ્રમાણમા ઓછો, બાકી બીજુ બધુ ય હતુ

હવે આપણને લાગશે કે બધું તૈયાર થઇ ગયુ છે પણ ના,

આ ચારેય વિજ્ઞાનીઓએ પોતાના જ્ઞાનનો ભંડાર પણ મગજમાં ઠાસી ઠાંસીને ભરી લેવા માંડ્યો હતો. વિજ્ઞાનની દરેકદરેક શાખાઓ તેઓ ઘૂમી વળ્યા હતાઃ તેની યુક્તિપ્રયુક્તિઓ જાણવા મંડી પડયા હતા. ફક્ત ચાર જ માણસો ત્યા ધ્રુવ ઉપર રહેવાના હતા. કોઈ એવી આપત્તિ આવી પડે, ને તેમાંનો એક માણસ અપંગ બને કે કદાચ મૃત્યુ પામે તો તેને સોંપાયેલું કામ અટકી પડે એ કેમ પરવડે? આથી પેપેનીને ખગોળશાસ્ત્ર અને હવામાનનું શાસ્ત્ર શીખવા માંડ્યું. શિર્શોવ અને ક્રીઓડોરોવે પેપેનીનની વિદ્યા હાથ ધરી. ક્રેંકલ તો હવામાનશાસ્ત્રમાં પોતાની જાતને પ્રવીણ માનવા લાગ્યો. ક્રીઓડોરોવે બેતાર-યંત્રો પર કાબૂ મેળવી લીધો. આ ટુકડીએ પોતાની સાથે ડૉક્ટર તો લીધો નહોતો. એટલે શિર્શોવને માથે ડોકટરનું કામ આવી પડ્યું. તે આખું વરસ લેનીનગ્રાડની હૉસ્પીટલો અને ઉપચારગૃહો ઘૂમી વળ્યો. જોતજોતામાં તો તે તેના સાથીઓ પાસે હાથપગના વાઢકાપ વખતના આનંદનું વર્ણન કરવા લાગી ગયો. વાઢકાપ માટેની પ્રયોગશાળાના કામ કરનારાઓ તો આ શિર્શોવની ઈર્ષ્યા કરવા લાગી ગયા હતા, તેણે એકલે હાથે બધા વૈદકીય વિદ્યાર્થીઓએ મળીને કર્યા હોય તે કરતા વધારે વાઢકાપો કરી નાખ્યા હતા.

જ્યારે બધું તૈયાર થઇ ગયું ત્યારે ધ્રુવપ્રદેશમાં જનારી ટુકડીએ મોસ્કોના બહાર દૂર તંબૂઓમાં રહેવાની તાલીમ એક અઠવાડિયા સુધી લીધી. કેવળ રહેવાનું જ નહિ, પણ ખોરાક, પોષાક એ બધું ધ્રુવપ્રદેશનું જ હતું. બેતાર-યંત્રોની તાલીમ પણ આ દરમિયાન જ લીધી, કોઇ કોઇ વાર તેમના મિત્રો ત્યાં મુલાકાતે આવતા, અને જાણીજોઈને તેમના ખોરાકને ચાખી લેતા. કોઇ વાર તો જરા હિંમત કરીને તેમના કપડાં પણ પહેરી જતા. એકેએક સરસામાન અને સાધન ખૂબ મજબૂત અને સગવડ ભર્યાં નીવડ્યા,

અઠવાડિયા બાદ પેપેનીને તંબુની રચનામાં થોડાક ફેરફારો કરાવ્યા, ને પછી જાહેર કર્યું કે અમારી મંડળી ઊપડવા માટે તૈયાર છે. પ્રવાસના બીજા સભ્યો પણ તૈયાર હતા.

૧૯૩૭ ની ફેબ્રુઆરીની ૧૭ મી તારીખે એટલે કે પોતાની યોજનાનો અહેવાલ સોવિયેટ સરકાર પાસે રજૂ કર્યા પછી બરાબર એક વરસે ઓટો સ્મીડ્ટને ક્રેમલીનમાં સ્ટેલીન સાથે મુલાકાતનું આમંત્રણ મળ્યું. તેની સાથે વોરોશિલોવ, મોલોટોવ, રાજ્યના જુદા જુદા વિભાગના સંચાલકો પણ હતા. સ્મીડ્ટે વરસ દરમિયાન કરેલ કામકાજનો વિગતવાર અહેવાલ રજૂ કર્યો. જે પ્રવાસીઓ ત્યાં રહેવાના હતા, તેમને વિષે ટૂંકમાં હકીકતો રજુ કરી. એ ઉપરાંત વિમાનોમાં તેનાં સુકાનીઓ, વિમાનીઓ, યાંત્રિકો વગેરેની ઓળખાણ આપી.

આમાંના કેટલાકને તો 'સોવિયેટ સંઘના વીર'નું બિરુદ મળી ચૂક્યું હતું. અને આ રાજ્યના ધુરંધરો તેમને ઓળખતા હતા. સ્ટેલિને અને મોલોટોવે તેમનાં ખૂબ વખાણ કર્યાં, મેલેકોવ સંબંધે તો તેની સ્થિર કાર્યશીલતા માટે બહુ વખાણ થયાં. વિમાનીઓની પસંદગી સૌને પસંદ પડી. અર્ન્સ્ટ ક્રેંકલનું નામ આવ્યું, ત્યારે તો બધાના મોઢા ઉપર હાસ્ય છવાઈ ગયું. આખી ટુકડીના નેતા પેપેનીનનું નામ આવ્યું, ત્યારે તો ત્યાં બેઠેલા એક સોવિયેટ અમલદારે તે નેતાની બહાદુરી અને ગમે તેટલી મુશ્કેલીઓમાં પણ ખુશમિજાજ રહેવાની તેની શક્તિની ખૂબ વાતો કરી. વોરોશિલોવે કપ્તાન સ્પીરીનને આ ટુકડી સાથે જવા દેવાની મંજૂરી આપી. આ સોવિયેટ હવાઈ-દળનો હવાઈ-સંચાલન વિભાગનો નૌથી શ્રેષ્ઠ માણસ હતો સરકારે ઓટો સ્મીડ્ટને પોતાને પણ આ પ્રવાસમંડળની સાથે જવાની મંજૂરી આપી સ્ટેલિને બધી તૈયારીઓને સંમતિ આપી અને માર્ચના બીજા પખવાડિયામાં

તેમને ઊપડવા માટેનું હુકમનામુ ત્યા જ તૈયાર કરવામા આવ્યુ. આ હુકમનામામા પહેલી સહી મૂકનાર સ્ટેલિન હતો અને તે પછી રાજ્યના બીજા બધા ધુરધરોએ સહીઓ કરી.

ઊપડતા પહેલાના દિવસોમા રાતદિવસની તડામાર પ્રવૃત્તિઓ ચાલુ થઈ ગઇ વિમાનીઓ વિમાન ઉડાડવાની છેલ્લી તાલીમો લેવા લાગ્યા યાત્રિકો રાતદિવસ પોતાના વિમાનોની માવજતમા જ લાગ્યા રહેતા. હવાઇ સંચાલકોએ કેટલીય રાતો નકશા જોવામા અને ગણિત ગણવામા કાઢી પેપેનીન અને તેના સાથીઓ તો પોતાની મોટરોમાથી ભાગ્યે જ નીચે ઊતરતા. એક પછી એક બધા સરંજામને ફરી ફરીને જોઈ લેતા આ જ વખત દરમિયાન 'પ્રવદ્ય' પત્રના ખાસ પ્રતિનિધિ તરીકે મારે પણ આ પ્રવાસમડળ સાથે જવાનુ નક્કી થયુ. ઓટો સ્મીડટે રજા આપી ને પોતાની સાથે એન. ૧૭૨ના વિમાનમા જગ્યા આપી.

(આ પ્રવાસમડળના હવાઇ કાફલામા કુલ પાચ વિમાનો હતા ચાર વિમાનો મોટા ચાર એન્જિનવાળા અને એક બે એન્જિનવાળુ. ઓટો સ્મીડટને આ આખા પ્રવાસ મડળનો નેતા નીમવામા આવ્યો હતો માર્ક શેવેલેફને ઉપનેતા નીમવામા આવ્યો હતો આખા કાફલાનો સરદાર માઇકોલ વેડો પિયાનોવ, અને હવાઇ સચાલનનો અમલદાર ઇવાન સ્પીરીન હતો આખા કાફલાનુ મુખ્ય વિમાન એન ૧૭૦ હતુ. આનો સુકાની વેડોપિયાનોવ પોતે હતો એ ઉપરાત આ વિમાનમા બીજા શેવેલેવ, સ્પીરીન. માઇખિવ, બાબુસ્કીન (ઉપવિમાની), એસાન મેરોઝોવ, પીટનીન (યાત્રિક,) રોડોમિનોવ નામનો બેતાર-યાત્રિક, ઝેઝેવિસ્કી, (આ છેલ્લા ત્રણ જણ રૂડોલ્ફલેન્ડમા રોકાઇ ગયા હતા. ઠેઠ ધ્રુવ સુધી નહોતા આવ્યા), અને એસ ઇવાનોવ મુખ્ય બેતાર-સચાલક)

બીજું વિમાન એન. ૧૭૧ વી મોલોકોવના સારથીપણા નીચે હતું તેમાં ઓટો શ્મીડ (પછીથી તે મુખ્ય વિમાનમાં ગયા હતા) જી. એલિવ, બીજો સુકાની, એ. રીશ્ટલેન્ડ હવાઇ સંચાલક વી. ઇવાશીન અને એલ. ફેરસ્કી (યાંત્રિકો), વી. ગુરેગસ્કી ઇજનેર અન્સ્ટ ક્રૅંકલ બેતાર-સંચાલક (આ પણ પાછળથી મુખ્ય વિમાનમાં આવ્યો હતો), અને એલ. બ્રોટમેન (પ્રવદા પત્રનો પ્રતિનિધિ ને આ પુસ્તકનો લેખક).

ત્રીજું વિમાન એન. ૧૭૨ એ એલેક્ષીવના સુકાનીપણા નીચે હતું. કોઝનેાવ બીજા વિમાની તરીકે હતો (તે રૂડોલ્ફલેન્ડથી એન. ૧૬૯ મા ગયો હતો). જુકોવ હવાઇ સંચાલક, કે. સુગ્રોબોવ, આઇ. શ્મેડીન અને વી. ગીનફીન (યાંત્રિકો) ઇવાન પેપેનીન, ધ્રુવથાણાનો નેતા, પીટર શિર્શોવ અને યુજીન ફીઓડોરોવ, ધ્રુવથાણાના સભ્યો, તથા એમ રૂઇનોવ્સ્કી સિનેમાગ્રાફનો સંચાલક. (આ છેલ્લા ચારેય જણને રૂડોલ્ફલેન્ડથી મુખ્ય વિમાનમાં લઇ લીધા હતા.)

ચોથા વિમાનના ઉતારુઓ-મુખ્ય વિમાની આઇ. માઝુરૂક, કેપ્ટન જે. મોસ્કોવ્સ્કી બીજો વિમાની (રૂડોલ્ફલેન્ડમાં તેને એન. ૧૭૨ મા ફેરવ્યો હતો), વી. આકકુરાટોવ, ડી. શેકુરોવ ડી રીમુરીનોશ, જે. બ્રેઝીન (આ યંત્રિકને પછીથી એન. ૧૨૮ મા ફેરવ્યો હતો), એ ડાગ્મોરોવ, વ્યવસ્થાપક, ઇ. વિનેન્સ્કી ઇસ્વેશીઆ પત્રનો પ્રતિનિધિ.

બે એન્જિનવાળા તપાસ-વિમાન એન ૧૬૬ નું સુકાન પી ગોલોવીનના હાથમા હતું. તેની સાથે લેફ્ટેનન્ટ એ. વોલકોવ, હવાઇ સંચાલક એન કેકુશેવ અને વી. ટેરેન્ટીવ (યાંત્રિકો) તથા સ્ટ્રોમીલોવ બેતાર-વાહક હતા

પ્રકરણ ૨

ઊપડયા !

આખરે કાફ્નો હવામા ઉડયો. પહેનો ઉપર આવનાર વોડો પિયાનોવ હતો તે પછી બીજા વિમાનીઓ પણ ચડયા ૨૨ માર્ચ હતી હવા ગરમ હતી

(આ કાફ્લાએ રિવાજ મુજબ ભવ્ય રીતે હવાઇ મેદાન ફરતુ ચક્કર માર્યું. બરફથી છવાએલ ભૂમિ ઉપર અમને શુભ વિદાય આપવા આવેના માણસોની નાની નાની આકૃતિઓ. નાનકડા રમકડા જેવી દેખાતી મોટરો, વિમાનઘરની સપાટ ખૂણાવાળી આકૃતિઓ વગેરે સ્પષ્ટ આકારમા દેખાતા હતા લેનીનગ્રાડ જનારા ધોરીમાર્ગ ઉપર 'પ્રવદા' પત્રના, છાપખાના, મકાનોની હારો, વિમાનશિક્ષણ સંસ્થાના મકાનો પથરાઇને પડેલા દેખાતા હતા.

વિદાયની સલામીનુ વર્તુલ ફર્યા પછી વિમાનોએ કતાર બાધી લીધી, અને પોતાને ઉત્તરને માર્ગે પડ્યા

વોડો પિયાનોવનુ મુખ્ય વિમાન સૌને દોરતું હતુ તેને જમણે પડખે મોઝુરૂક અને ડાબે પડખે મોનોકોવ પોતાના વિમાનો ચનાવતા હતા એલેક્ષીવ પાછળ રહીને પોતાનુ વિમાન હાકતો હતો પહેલેથી જ સ્તારની ગોઠવણ આ જાતની રાખી હતી અને આજ ક્રમ ઠેઠ નીચે ઊતરતા સુધી સાચવવામા આવ્યો હતો

મોઝુરૂક તો આ ક્રમને એક ધાર્મિક ચીકાશથી વળગી રહ્યો હતો મુખ્ય વિમાનની માક ૧૦૦ થી ૧૫૦ વાર જેટલા જ અંતરે તે પોતાના વિમાનને બરાબર રાખતો હતો, અને મુખ્ય વિમાનની નાનામા નાની અને ઝીણામા ઝીણી ગતિને તે વફાદારીપૂર્વક અનુસરતો હતો

મોઝુરૂકે હવાઇ તાલીમ આપનાર તરીકે ઘણો વખત સુધી કામ કર્યું હતુ તેનામા ઉડ્ડયનની પ્રવીણતા અસાધારણ હતી એની સાથે અનુભવ હૈયાની ઉકલત અને પોતાના ધંધાની એકેએક વાતનુ જ્ઞાન તેને સોવિયેટ વિમાનીઓની પહેલી હરોળમા મૂકવા માટે પૂરતા હતા સોવિયેટ દૂરપૂર્વના હવાઇ માર્ગના ઉત્તમ વિમાની તરીકે તેનુ સ્થાન હતુ ઉત્તરધ્રુવના પ્રવાસમા તેની પમ ડગીને દરેક જણે આવકારી હતી

હવા ધૂંધળી હતી વાદળાઓ ખૂબ નીચાં આવતા જતા હતા પવન પણ જોરથી ફૂંકાતો હતો નજર બહુ દૂર સુધી પહોંચી જ શકતી નહોતી પણ અમે વધારે સારા હવામાનની રાહ જોઇને બેસી રહી શકીએ એમ ન હતુ વસંતઋતુની દક્ષિણમાંથી આવવાની તૈયારી થઇ ચૂકી હતી, અને હવાઇમેદાનો પરનો બરફ ઓગળવાની શરૂઆત હતી આથી કોઇ પણ ભોગે અને તેટલી ઝડપથી ઉત્તર તરફ ભાગવુ એ જ સહીસલામત હતુ. આ સહેલી વાત નહોતી પહેલા અમારો કાફલો ૯૦૦ થી ૧૨૦૦ ફીટની ઊંચાઇએ ઊડતો હતો પણ વાદળા નીચે ને નીચે ઊતરવા લાગ્યા, અને અમારા વિમાનોને પણ નીચે ને નીચે અમે ધકેલતા હતા અમે લગભગ ૬૦૦ ફૂટ સુધી નીચે આવી ગયા નિમાન્ડોમા વટાવ્યા પછી તો લગભગ જમીનની લગોલગ આવીને ઊડતા હતા ઊંચાઇદર્શક યંત્રોએ '–૧૨૦" ફીટનુ માપ બતાવ્યુ એટલે કે વિમાનોની સામાન્ય ઊંચાઇની કક્ષાથી ૧૨૦ ફીટ નીચે–નીચે ખાડામા–ઊતરીને અમારા વિમાનો ઊડતા હતા

આ અમારી પહેલી મજલ બધી રીતે અમારી તૈયારીની પરીક્ષા જેવી હતી. વિમાનોને મુસાફરી માટેની કલ્પેલી લગભગ તમામ મુસ્કેલીઓનો સામનો કરવાનો હતો. એક ફક્ત ધ્રુવપ્રદેશના હિમ–ઝંઝાવાતો અહીં ન હતા. અમારાં વિમાનો ગાઢાં વાદળામાંથી પોતાનો માર્ગ કાઢતાં હતાં. ઝાંખું ધુમ્મસ, વરસાદ અને બરફ એ બધાંની વચ્ચેથી તેમને ઊડવાનું હતું. અમારી મજલના અર્ધા રસ્તે વિમાનીઓએ વિમાન ઉપર પડેલાં બરફનાં આક્રમણનાં ચિહ્નો જોયાં ને તેમને બીક પેઠી. વિમાનીની ઓરડીની બારીઓ ઉપર પારદર્શક બરફનાં પાતળાં પડ જામતાં જતાં હતાં અને વિમાનની પાંખોના છેડા ઝગારા મારવા લાગ્યા. સદ્‌ભાગ્યે એ ભયસ્થાન જલદી પસાર થઇ ગયું, અને એ ચિહ્નો પણ જલદી અદૃશ્ય થઇ ગયાં. તીક્ષ્ણ જોરદાર પવન અને તદ્દન નીચાં વાદળાંને કારણે, ખાડા-ખડીઆવાળા રસ્તા ઉપર વાહન પછડાયું તેમ વિમાનો ઠબકાતાં હતાં. આવી સ્થિતિમાં આ અનિવાર્ય હોય છે. સારોય હવાઇમાર્ગ કાચા ગાડાકેડા જેવો થઇ ગયો હતો. ખૂબ સામાનથી ભરપૂર લાદેલાં વિમાનો દરિયામાં વહાણુ ડોલે તેમ ડોલતાં પણ હતાં.

અમારા કેટલાક વિમાનીઓ ભલે ખરાબમાં ખરાબ હવામાનથી ટેવાયેલા હતા, પણ આ વખતે તેમને પણ આ કુદરતે તોબા પોકરાવી, ત્યારે અમારા જેવા જમીનનાં જ જીવડાંની શી દશા થઇ હશે તે ન કહેવાય એ જ ઠીક.

અમારા મુખ્ય સુકાનીએ આર્કેંજલનો સીધો માર્ગ દોર્યો હતો. અમને સમજણ નહોતી પડતી કે એ સુકાની જમીનનાં કયાં ચિહ્નોને આધારે વિમાનોને દોરતો હતો. નીચે તો કેવળ અનંત અને એકધારું બરફનું રણ છવાયલું હતું. કોઇ કોઇ જગ્યાએ જંગ-લોનાં નાનાં ધાબાં દેખાતાં હતા. ગામડાં જૂજ હતાં અને તે પણ ઘણાં અંતરે અને એક એકની માથે દેખાવમાં એક જ

સરખાં; પણ નીચે ઊતર્યા પછી અમે અમારા માર્ગને દોરેલા નકશા સાથે સરખાવી જોયો, તો માલૂમ થયું કે સ્પીરીને વિમાનોને એક દોરાવા પણ ફેર ન પડે એ રીતે દોર્યાં હતાં, મોસ્કોથી આર્કેન્જલ સુધી બરાબર તીરની જેમ સીધાં ને સચોટ અમારાં વિમાનો ઊડયાં હતાં.

વિમાનોની અંદર અમારી દિનચર્યા ખૂબ જ વ્યવસ્થિત અને નિયમિત હતી. દરેકને પોતપોતાનું કામ કરવાનું હતું. વિમાનીઓ વિમાનના યંત્રને ચલાવતા હતા. માર્ગદર્શકો સુકાન સંભાળતા હતા. અને વારંવાર મુખ્ય વિમાન સાથે સંદેશાઓ ચલાવતા હતા. યાંત્રિકો તો ખાઇપીને યંત્રોની સંભાળમાં લાગી ગયા હતા. આ તનતોડ મહેનતુ લોકો તો જમીન ઉપર હોય કે હવામાં હોય, બધેય હમેશાં કામમાં જ લાગેલા હોય છે. એકવાર ઉડ્ડયન દરમિયાન મોલોકોવે જોયું કે વિમાનનો પાછળનો ઊભો પાંખો બરાબર કામ આપતો ન હતો. તેણે છવાશીના નામના યાંત્રિકને બોલાવ્યો, ને તેની તપાસ કરવા કહ્યું. છવાશીનાએ વિમાનનું આખું શરીર વીંધીને સુકાનના ગોળ કાણામાંથી જોયું. અહીં કાન બહેર મારી જાય તેવો ખખડાટ થતો હતો. વિમાન નાગની જેમ અમળાતું હતું. તે શરીરે ઠીંગુજી હતો એટલે તેને માટે ઊંચે પહોંચીને તપાસ કરવી એ મુસ્કેલ હતું. છવાશીનાએ શુરોવ્સ્કીને પોતાના બે પગ પકડી રાખવા કહ્યું. પછી તેણે આખું શરીર બહાર કાઢીને અદ્દર હાલતમાં વિમાનની આખી પૂંછડી તપાસી. તેણે જોયું કે પંખાના ટેકા મૂળમાંથી ઢીલા થઇ ગયા હતાં. વિમાનમાં આવીને તેણે સાધા મજબૂત કરી દીધા, તે પછી વિમાન સરળતાથી ચાલવા લાગ્યું.

અમે આર્કેન્જલની નજીક આવતા ગયા, તેમ હવા સુધરવા લાગી. વાદળના થરો ઊંચે ચડવા લાગ્યા, ને અમે ૧૫૦૦ ફીટની

ઊંચાઈએ ઊડવા લાગ્યા. એન્જિનો સુંદર રીતે કામ કરતા હતા. તેમના એકધારા અવાજમા એક પણ સૂર ઊંચોનીચો થતો ન હતો. માર્ગમા વોડોપિયાનોવ અને મોઝુરૂકે યંત્રથી ચાલતા વિમાનીઓની પરીક્ષા કરી. આવા યંત્ર-વિમાનીઓ દરેક વિમાનમાં ખાસ ગોઠવવામા આવ્યા હતા. આ યંત્ર-વિમાનીઓએ વિમાનને ખૂબ આજ્ઞાધીનપણાથી અને ચોક્કસાઇથી બતાવેના માર્ગે તથા દિશા, ઝડપ અને ઊંચાઇ ત્રણેયને કાળજીપૂર્વક ધ્યાનમા રાખીને હાંકયા. બે કલાકની આ પરીક્ષા પછી વળી હાડચામના માનવી વિમાનીઓએ તેમના યંત્રસેવકો પાસેથી યંત્ર સભાળી લીધું, અને તેમના મેવમેને ધન્યવાદ આપ્યા.

વસંતઋતુએ આ ઉત્તર સુધી દેખા દીધા હતા. આર્કેંજલના હવાઈ મેદાનમા બરફ પીગળવા લાગ્યો હતો અને તેની જમીન અમારા આ તોતીંગ વજનદાર વિમાનને ઉતારી શકે તેટલી કાણ ન હતી એટલા માટે એક ખાસ હવાઇમેદાન અમારા વિમાનોને ઊતરવા માટે આર્કેંજલથી ૫૦ માઇલ દૂર તત્કાલ તૈયાર કરવામાં આવ્યું હતું આ વિમાની મેદાન ખોલમોગોરી નામના ગામડા પાસે હતું આ ગામ ૧૮ મી સદીના પ્રખ્યાત વિજ્ઞાની માઇકલ લોમોનોસોવની જન્મભૂમિ છે. એકદમ વળાંક લઈને અમારા વિમાનીએ આ હવાઇમેદાન ફરતું સલામતીનું ચક્કર લીધું, ને અમે નીચે ઊતરવા લાગ્યા. તેના મોટા તોતીંગ પૈડા આ મેદાનના બરફમા ઊંડા ચીલા પાડી દીધા પછી અટકયા. થોડી જ મિનિટમા અમે એ આખા પ્રદેશમાથી દોડી આવેલા ખેડૂતોના ટોળાથી ઘેરાઇ ગયા.

અમારી સફરની પહેલી મજલ આમ પૂરી થઇ પાંચ કલાકમા અમે ૬૭૦ માઇલ કાપ્યા, હજુ જો કે ૨૦૦૦ માઇલની મજલ બાકી હતી.

આર્કે'જલ છોડયા પછી અમે ધરતીનો છેડો છોડયો, એમ કહેવાય. હજુ આર્કે'જલ સુધીમાં અમે ઠેઠ મોસ્કો ટેલિફોન કરીને પણ ધારીએ તે સાધન મંગાવી શકીએ એમ હતું. આર્કે'જલ છોડયા પછી અમારે કેવળ અમે સાથે લીધેલાં સાધનો ઉપર આધાર રાખવાનો હતો.

એટલા જ માટે આખા પ્રવાસમંડળના એક એક માણુસને ખૂબ કાળજીપૂર્વક પસંદ કરવામાં આવ્યો હતો. આર્કે'જલમાં અમે જે દિવસો ગાળ્યા તે દરમિયાન અમારો બધો વખત સામાન ગોઠવવામાં, ઝડપભેર અને ખરેખર કામની એવી સભાઓમાં તેમ જ વિગતવાર વ્યવહારુ તૈયારીમાં જ ગાળ્યો હતો. સૌથી પહેલાં તો બધા વિમાનોને પૈડાંને બદલે ઘીસરાં નાખી દીધાં. આ જંગી હવાઇ જહાજોને પહેલેથી છેલ્લે સુધી, એક નાનામાં નાના સ્ક્રૂ સુધી ફરીવાર તપાસી જવામાં આવ્યાં; ને તેને ઠીક કરી લેવામાં આવ્યાં. થાક શું કહેવાય તે જ જેમને ખબર નથી, એવા ઇજનેરો અને યાંત્રિકો તો ઘડીએ ને પળે, જંપ્યા વગર મશીનની અંદર ઉથલપાથલ કરી જ રહ્યા હતા. તે શું કરે છે, તે તો તેમને જ ખબર પડે એમ હતું. ઘડીક એક ભાગ કાઢી નાખે ને બીજો નાખે, વળી તે બદલાવીને પાછો એનો એ ભાગ જોડે. એમ લગભગ તેમનો આખો વખત આ હવાઇ મેદાનમાં જ જતો હતો. તેમની પરિષદો પણ ત્યાં જ મળતી. ઝીણામાં ઝીણી વિગતની ચર્ચાઓ મેદાનમાં જ થતી. હવાઇ માર્ગદર્શકો એ માર્ગદર્શક યંત્રોને બારીકાઇથી તપાસી લેતા અને એ જ સાંજે તેઓ બધા ભેગા થઇને મંત્રણા કરતા, અવલોકનની અને અનુભવની આપ-લે કરતા.

આમ દેખીતી રીતેબીધું સાદું લાગતું આ કામ સરળ નહોતું. એક એક વાતની ગણતરી કરવાની હતી હવામાન, પવનના પ્રવાહો અને એક યા બીજા પ્રદેશમાં બરફ જામી જવાની શકયતાઓ, આ

બધાને ટપી જાય તેવી મુશ્કેલી તો નકશાની હતી. અત્યાર સુધીના બધા નકશા ભૂલભરેલા અને અટકળથી કરેલા હતા. ઉત્તરમાં જમીન પરનાં સીમાચિન્હો ઓછામાં ઓછા છે, એટલે સામાન્યરીતે પ્રવાસીઓને ચાલુ નકશા ઉપર આધાર રાખવાની લાલચ થાય. પણ અહીં તો કોઇના પર આધાર રાખી શકાય તેમ જ નહોતું. દાખલા તરીકે એક નકશામાં પોલ્ડો સરોવરમા મળતી એક નદી ઉત્તરમાંથી નીકળતી દેખાડી હતી, જ્યારે બીજા એક નકશામાં નૈઋત્યમાંથી નીકળતી દેખાડી હતી. એનાં એ જ ગામને જુદાં જુદાં નકશામાં જુદા જુદાં નામ આપવામા આવ્યાં હતાં. નદીમાર્ગો વિરુદ્ધ દિશામાં જ બતાવેલા હતા.

અમારા આ પહેલી મજલના મુકામ દરમિયાન અમે ઉપાધિ અને પ્રવૃત્તિમાં જ રહ્યા હતા. હવાઇ મેદાન આર્કેન્જલથી ૫૦ માઇલ દૂર હતું. બધા વિમાનીઓ તે શહેરથી ૧૮ માઇલ દૂર આવેલ તે પ્રદેશની જિલ્લા કારોબારી સમિતિના એક આરામગૃહમા રહેતા હતા. રોજ સવારે મોટરમા બેસીને તેઓ હવાઇ મેદાન પર જતા, અને મોડી સાંજે પાછા ફરતા. આ આખો માર્ગ વાહનવ્યવહારથી ભરેલો હતો. મુસાફરોની મોટરો, વિમાનના જુદા જુદા ભાગથી અને યંત્રોથી ભરેલી લારીઓ, વિમાનોની નીચે નાખવાના મોટાં લીસવા લઇને જતા ખટારાઓ આમથી તેમ દોડ દોડી કરતા હતા.

બરાબર આ જ વખતે વસંતઋતુ વધારે ને વધારે નજીક આવતી જતી હતી. રોજ સવારે પ્રોફેસર સ્મીડટ ઉષ્ણતામાનની પૂછપરછ કરતા જવાબ સાંભળીને ક્રોધમા પોતાની દાઢી કરડતા. હવામા ઉષ્ણતા હતી અને રસ્તાઓ ભીના થવા લાગ્યા હતા. બરફના થરો પીગળીને પાતળા થતા જતા હતા. ઝેન્ઝરફી અમારો હવામાન-પ્રવીણ હતો. તે આખો વખત દુનિયાના કોઇ પણ ભાગ

ઉપર થતા ઝંઝાવાત અને પ્રતિ-ઝંઝાવાતની નજર રાખ્યા જ કરતો હતો. પણ આ નિરાશામય વાતાવરણમા આશાનું કિરણ તેને દેખાતું ન હતું. અમે બધા, અમારા સાથે અંતરે દેખભાળનું કામ કરતા ગેવેવિન સુદ્ધા બરફ પડવાની રાહ જોતા બેઠા હતા. બધી બાજુથી માઠા સમાચારો જ આવ્યા કરતા હતા આર્કેન્જલમાં તો બરફ એટલો બધો પીગળી ગયો હતો કે આખું વિમાન તેના હવાઈ મેદાનમા ખૂચીને ઊતરી ગયું. ડ્વીના નદી ઉપરનો બરફ એટલો પાતળો થઇ ગયો હતો કે ત્યાના સત્તાવાળાઓએ નદી ઉપર વાહન હંકારવાની મનાઈ કરી દીધી હતી. નારીયાન-માર શહેરમા સુદ્ધા થર્મોમીટર શૂન્ય ઉપર પારો બતાવતું હતુ.

માત્ર માઝ પડયે જ અમે બધા ભેગા મળી શકતા તેવખતે અમારા ઉત્સાહનું વાતાવરણ દેખાતુ અમારું આખું મંડળ ખૂબ આનંદી હતુ ને એટલું જ બળવાન ને જાગૃત પણ હવામાનના વિઘ્ન ઉપર ગરમાગરમ ચર્ચા થયા પછી તેનો અંત કાતણવર્ગમા આવતો અમારા આ બધા પ્રવાસીઓને સુંદર કાતતા આવડતુ હતું.

બેતાર-યંત્રની પરીક્ષા કરવા માટે એક વાર ગેનોવિને અખતારા માટે વિમાનને ઉડાડયું આખું વિમાન આ કાદવીઆ બરફમા ગઠુ મુશ્કેલીએ ચાલે તેમ હતું. એટને તેની સાથેના બે યાત્રિકો નીચે ઊતરીને પાછળથી વિમાનને ધકેલવા લાગ્યા બે જણના ઊતારવાથી વિમાનનો ભાર પણ હલકો થયો ને વિમાન ઊપડયું પેલા પાછળથી ધકો મારતા બેય વિમાનીઓ બરફમા ગબડી પડયા અને વિમાનને પકડી ન શકયા ગેનોવિન એકલો વિમાન હાકી ગયો. મેઝુરૂકે આવી જ એક વાત પોતાના અનુભવની કહી . એક વાર તે ઉતારુઓવાળુ એક પાણીમા તરતું વિમાન લઈને જતો હતો. તે પોતાની પહોચવાની જગાએ પહોચ્યો તેણે વિમા-નને પાણીમા કાઠા પાસે ઉતાર્યું, ને કાઠે લઇ જવા માટે પ્રેયત્ન

કરવા લાગ્યો. એકાએક વિમાન એક છીછરા પાણીવાળી જગ્યામાં બાઘી ગયું. હવે વિમાનમાં ઉતારુ બધી સ્ત્રીઓ જ હતી. તેમને નીચે ઊતરીને વિમાનને ધક્કો મારવાનું કહેવાય તો નહિ જ! એટલે પોતે વિમાનમાંથી નીચે ઊતર્યો. વિમાનને ફેરવીને બાકા-માથી કાઢવા લાગ્યો. એમાં વિમાન ઠેલાયું ને પાણીમા ઊપડયું. એ તો દરિયામાં આગળ ને આગળ વધવા લાગ્યું! મોઝુરૂકે પાછળ પાણીમાં પડીને વિમાન પકડવા તરવા માડયું. પણ એમ તે કાઇ પહોંચાય? સદ્ભાગ્યે એક મોટું મોજું આવ્યું ને વિમાનને પાછું ધકેલ્યું. પેલા મોઝુરૂકે તો આશા મૂકી દીધી હતી; પણ એ મોજાના ધક્કાને લીધે તે વિમાન સુધી પહોચી શકયો. અંદરના ઉતારુઓની શી દશા હશે એ તો કલ્પીજ લેવાનું!

કેપ્ટન મોસ્ક્રોવસ્કીએ પોતાની હવાઇ છત્રીથી નીચે ઊતરવાના પ્રયોગની વાતો કરાવીને બધાને ખૂબ જ મજા કરાવી. એવેક્ષીવ તો અર્ધો ફિલસૂફ હતો. અત્યારે તેને ફાજલ વખતમા હોમિયોપથી અને તિબેટના વૈદ્કશાસ્ત્રનો શોખ લાગ્યો હતો. મોત્રોકોવ તો બેઠો બેઠો બધાની વાત સાંભળતો જાય અને પોતાની જીવનમાથી હોક્લી પીતો જાય.

આ આનંદની થોડી પળોમાં પણ કેટલાંય મૂંઝવતા પ્રશ્નો આવી પડતા. નાસ્તો કરતા કરતા કે ખાનાપીતા પણ આ માટેની સભાઓ ત્યાને ત્યા જ ભરવામા આવતી. કાતતા કાતતા પણ કયારેક તકલીઓ કે ચાહનો પ્યાલો એક બાજુ મૂકી દઇને પણ તેમને ખાડાખડિયાળા રસ્તે ઓટમોગેરી કે આર્કે જલને રસ્તે મોટર મારી મૂકવી પડતી.

આ પ્રમાણે દિવસો પસાર થવા લાગ્યા. રોજ સવારે અમારો નેતા હવામાન-પ્રવીણ સામે આતુર મુખે જોતો. દરેક વખતે જવાબ મળતો કે "હું ઊપડવાની સલાહ નથી આપતો."

આખરે ૨૯ મી માર્ચે હવામાનમાં કંઇક સુધારાનાં ચિહ્નો દેખાવા લાગ્યાં. વહેલી સવારે બધા વિમાનીઓ હવાઇ મેદાનમાં ભેગા થયા. હલકા બરફના વરસાદે કેટલાં ય નાનામોટા જમીનનાં ગાબડાં પૂરી દીધાં હતાં વિમાનીઓને 'હાશ' થઇ કે આખરે અહીંથી ઊપડાશે ખરું! પણ ઉત્તમ હવામાન બહુ જ દગાખોર હોય છે. યાંત્રિકોએ એન્જિનો ચાલુ કર્યાં કે તરત જ આકાશનું ઝાંખું ભૂરું રૂપ બદલાઇને મેલાં ઊનના પોલ જેવું બની ગયું. તાલીમ માટેનું વિમાન ઉપર આકાશમાં જરા ચક્કર મારીને તપાસ કરવા ઊડેલું, તે ૬૦૦ ફીટની ઊંચાઇએ વાદળાંના થરમાં અદૃશ્ય થઇ ગયું. બીજી તો તે ચોટી જાય એવો બરફ પડવો શરૂ થયો, હવાઇ મેદાન આખું ધોવાઇ ગયું ને ઠેર ઠેર પાણીનાં ખાબોચીયાં ઊભરાવા લાગ્યાં. બધા પ્રવાસીઓ નિરાશ થઇને પોતપોતાના સ્થાને પાછા ફર્યા. સાંજે દક્ષિણનો ભયંકર પવન ફૂંકાવા લાગ્યો. તેણે વાદળાંને ક્યાંના ક્યાંય ધકેલી માર્યાં. પવન વિમાનો સામે એટલા જોરથી અથડાતો કે હમણા તે બધાને ઉથલાવી નાખશે એમ લાગતું હતું. આ તોફાનોમાં યાન્ત્રિકો પોતાના યંત્ર પાસે દોડી ગયા, ને દોરડાના ભારે મોટા લંગરો અને પેટ્રોલની ટાંકીઓ સાથે વિમાનોને બરાબર જકડીને બાંધ્યા પછી જ પાછા ફર્યા.

બીજી સવારે અમે બધા મેદાન ઉપર ગયા હવામાનનો વર્તારો એવો હતો કે હવા બદલશે ખરી પણ બહુ તોફાની નહિ હોય થોડો વખત રાહ જોવાનું અને ૯ ને ૧૦ વાગ્યાની વચ્ચે ઊપડવાનું અમે નક્કી કર્યું. ચારે ય જંગી વિમાનોની ઊપડવા માટેની તૈયારી કરી હતી બે દિવસ પહેલા દરેક એરોપ્લેનની નીચે પાછા પૈડાં નાખ્યાં હતાં, જેથી કદાચ નારીયાનમાટમાં ન છૂટકે ઊતરવું પડે તો કામ આવે. પેટ્રોલની ટાંકીઓ પૂરેપૂરી ભરી દીધી હતી ધ્રુવ ઉપર રોકાનારી મંડળી માટેનાં બધાં સાધનો

વિમાનોમા સરખે ભાગે વહેંચી લેવામાં આવ્યા હતા. દરેક વિમાની પોતાના વિમાનમાથી પેપેનીનનો સામાન બને તેટલો ઓછો કરવા મથતા હતા! પેપેતીન કાઇ નમતું મૂકે એમ ન હતો. તે તો એ કાઢેલો સામાન પાછો ભરતો જાય ને કહેતો જાય, 'ભલા માણસ, આ તે કાઇ વજન કહેવાય? જુઓને, હું પોતે જ આના કરતા તો ઘણગણો વજનમા છું'

આખરે ઊપડવાનો વખત થયો. એ જ વખતે ખબર પડી એન. ૧૭૧ના વિમાનમાનું અદરનુ જમણું એન્જિન ચાલતું ી. યાત્રિકો ત્યા કામે લાગી ગયા ખૂબ માથાકૂટ કરી, પણ ો ગતિમાન થાય જ નહિ. ત્યા ને ત્યા જ ખુંદિયાળ યત્રની ો જ બધા યાત્રિકોની સભા તરત જ ભેગી થઇ ઘણી સારી સલાહો ભેગી થઇને કામે લગાવી પણ યંત્ર એકનું બે ન થાય. સાવ ઠરી જ ગયું હતુ એકાએક બૂમ પડી, 'એ મારગ આપો, રસ્તો કરો.' એન ૧૯૯ના યાત્રિકો તેમના ખભા ઉપર અકસ્માત માટે જ ખાસ તૈયાર રાખેના કોઇ સાધનને ઊચકીને આવી પહોચ્યા એ સાધન બીજું કાઇ નહિ પણ દ્યાવેન દવાની કોઠી હતી! મોઝુરૂકે પોતાના સાથી વિમાનને માટે પોતાની આ કીમતી દવા આપી દીધી અલબત્ત એ વાત ખરી કે તેનુ સાથી વિમાન ન ઊપડયું હોત તો પોતે પણ અટકી જ પડયો હોત તોય તે તેમા પરમાર્થ તો ખરો જ ને! આ દ્યાવેની દવાએ ચમત્કાર કર્યો ને એ એન્જિનમા પ્રાણ આવ્યા એક મોટું ટ્રેક્ટર વિમાનોની આગળ આવ્યું ને એક પછી એક વિમાનને ખેચીને તેની જગાએથી બહાર કાઢ્યા. વિમાનના ઘીમના જે બરફમા ઊડા ખૂપી ગયા હતા તે છૂટા થયા અને વિમાનોને ઊપડવા માટે મોકળાશ થઇ

આવી રીતે ઊપડવામા વિમાની પૂરેપૂરી કુશળતાની જરૂર

છે ચારે બાજુ બરફના પાતળા પડની નીચે પાણી ભરેલ હતુ હલકા વજનના વિમાનને પણ આ પાતળા બરફ ઉપરથી ઉપાડવુ આકરુ પડે એમ હતુ ત્યારે આ વિમાનો તો સામાન સહિત લગભગ ૨૨।। ટન વજનના હતા આટલા વજનને હાંકવુ એટલુ જ નહિ પણ ઊંચે ઉપાડવુ એ કામ મુશ્કેલ હતુ વળી પવન પણ બાજુનો ફૂંકાતો હતો એમાં જરાક ચૂક થઇ કે નીચે જ તૂટી પડવાનુ રહે પણ વિમાનીઓની કુશળતા અને એન્જિનોની શક્તિએ તાકાતે કામ પાર પાડયુ ગોલોવિનનુ વિમાન તો આ ચારેય વિમાન કરતા વજનમા હલકુ હતુ પણ એ દિવસ પહેલા તેને ઊડવુ હતુ, ત્યારે તને ઝડપ લેવા માટે આખા મેદાનને એક છેડેથી બીજા છેડા સુધી દોડવુ પડયુ હતુ પછી જ તે ઊંચે ઊડી શકયુ હતુ તેના નમાજુમા આ ચારેય વિમાનોને ધાર્યા કરતા ઓછી મુશ્કેલી નડી

મેાઝુરકે પેાતાનુ વિમાન સૌથી આગળ લીધુ ૮૦૦ વારની દોડ કરીને વિમાનને અદ્ધર લીધુ તેની પાછળ વેાડેા પિયાનેાવ, પછી મેાલાકેાવ ને સૌથી છેડે એલેક્ષીવ આ એલેક્ષીવે પેાતાની અર્ધી જિંદગી આ ઉત્તરધ્રુવ-પ્રદેશના વિમાની ઉડ્ડયનમા ગાળી હતી તે અત્યારે પણ પ્રયેાગ કરવા જેટલી મનની સ્થિરતા ધરાવતેા હતેા વિમાન વધારેમા વધારે કેટલે સુધી જમીન પર દોડી શકે છે ઓછામા ઓછી એન્જિનની કેટલી ગતિ હેાય ત્યારે તે ઊંચે ચડી શકે છે, આવુ ઘણુ તેણે જોયુ હતુ તેના રસના વિષયેા અનેક પ્રકારના હતા સસ્કૃતિ ભાષાથી માંડીને ઠેઠ ટૂંકામા ટૂંકા મેાજાઓથી કામ કરતા બેતાર-યત્ર સુધીના વિષયમા તેને રસ હતેા હમેશા નવુ ને નવુ જાણવા જ કરવુ, મેળવ્યા જ કરવુ, એક વખતના અનુભવને બીજી વાર બરાબર વાપરવેા, આવા બધા ગુણેા તેનામા હતા

ખોમોગોરી ઉપર વિશાળ વર્તુલમાં થોડાંએક ચક્કર મારીને કાફલાએ પોતાનો માર્ગ લીધો. આ માર્ગ ઉત્તર રશિયાના તુંદ્રા પ્રદેશ ઉપર થઇને નારીયાન–માર તરફ જતો હતો. આ સફર ખૂબ ખુશનુમા હતી. ઠંડાળો સૂર્ય નીચેના મેદાનોને આકર્ષક બનાવતો હતો. પણ એક કલાક પછી સૂર્ય વાદળામા ઢંકાઇ ગયો. મેદાનોએ પણ પોતાનું સૌંદર્ય ઢાંકી દીધું. તે ઉજ્જડ, ખાલી અને ગમગીન લાગવા માંડ્યા. બરફના અનંત પટ પર કોઇ કોઇ વાર જંગલના ધાબા દેખાતા હતા. તે પણ અમે જેમ જેમ ઉત્તરમાં જતા ગયા તેમ બંધ થઇ ગયા. અમારી નજર પહોંચી શકે ત્યાં સુધી કેવળ નીરસ અને નિષ્પ્રાણ તુંદ્રા જ છવાયેલ હતું. નકશામા ક્યાંય ન નોંધાયેલી એવી નદીઓ કોઇ કોઇ જગ્યાએ સર્પની જેમ વાંકીચૂંકી થતી દેખાતી હતી.

અમારા વિમાનોમા યંત્રો એક સરખા અવાજે ગુંજી રહ્યા હતા. ઊપડતી વખતે લીધેલા પરિશ્રમથી થાકીને લોથ થઇ ગયેલાં યાત્રિકો ઇવાશીના અને ગુરાવસ્કી પુરીને શાકનું નિકંદન વાળવા બેસી ગયા હતા. તેમની સામે જ યંત્રનું પાટિયું હતું. તેમાંથી વચ્ચે વચ્ચે એકાદ ચકલી ખોલતા જાય કે એકાદ ચકતાને ફેરવતા પણ જાય. ૧૨૦૦ થી ૧૫૦૦ ફૂટની ઊંચાઇએ અમારાં વિમાનો સમૃદ્રમાં ઊડી રહ્યા હતા. નૈઋત્યનો જોરદાર પવન પણ અમને ધકેલી રહ્યો હતો. બે કલાક પછી નીચે અમારા અંદર પાસે કાળો પટ્ટો દેખાયો. વિમાનીઓ ચમક્યા કે ધુમ્મસ તો નહિ હોય ને! એમ હોય તો તેનો આટલો સ્પષ્ટ પટ્ટો કેમ દેખાય છે? અમે તેની નજીક ગયા. "અરે, આ તો સમુદ્ર છે." મોલોકોવે ખભા હલાવીને કહ્યું.

એ જ મિનિટ બાદ અમે નેરમાયા અખાત ઉપર આવી પહ્ચા અમારા મુખ્ય મથકની સ્પર્શીને બરફના તોફાનથી બચવા માટે

અમારા વિમાનોને આ બાજુ દોર્યાં હતા. મારામા એક વિચિત્ર લાગણી ઊભી થઇ. નીચે ખુલ્લા પાણીનો અફાટ સાગર ઠેઠ ક્ષિતિજ સુધી પથરાઇને પડયો હતો. આમા કઇ જગ્યાએ નીચે ઊતરી શકાશે ? મેં મારા વિમાનના મશીનનો એકધારો ગુંજારાવ સાભળ્યો મોલોકોવનું એ જ સ્મિતભર્યું સ્વસ્થ મુખ જોયું, અને મને થયું કે હું પણ આ લોકોની જેમ સામાન્ય માણુસથી કંઇક વધારે છું.

(આખા-સોવિયેટ સંઘમા મોલોકોવ એટલે મૂર્તિમંત વિશ્વાસ, કુશળતા. લોકો તેને પોતાના એક વીર પાત્ર તરીકે ચાહે છે. તે આ પ્રેમ પોતાની મોહક નમ્રતાથી વધારે ઉજ્જવળ બનાવે છે. આખા સોવિયેટ સંઘની એક એક સરહદને ખૂણેખાચરે ઊડી આવેલ છે. આ જ માણુસને ૧૯૩૪મા શેલ્યુસ્કીન વહાણુની વહારે ધાવા મોકલ્યો હતો. એક નાનું વિમાન લઇને મોલોકોવ ત્યા બરફથી છવાયેલ થાણા પાસે પહોચી ગયો. નવ વખત એમ કરીને એ વહાણુના તમામે તમામ માણુસને સહીસલામત કિનારે લઇ આવ્યો. તેણે તો ઉતારુઓને વિમાનની કેબીનમાં ભરવા ઉપરાત તેની પાખમા રાખેલી હવાઈછત્રીની પેટીમા પણ ભર્યાં હતા. તેના આ પરાક્રમ માટે તેને સોવિયેટ સંઘના વીરનું બિરુદ મળ્યું હતું. આ પછી પાછો તરત જ તે પોતાનું વિમાન હજી પોતાની પાખ સંકેલે ન સંકેલે ત્યા તો તેને લઇને ઊપડયો ને રશિયાની ઉત્તરમા પશ્ચિમથી પૂર્વ સુધીની આખી સરહદ તપાસી આવ્યો. આ માટે તેને સોવિયેટ સરકારે ‘ ઓર્ડર ઓફ લેનીન ’ અને ‘ ઓર્ડર ઓફ ધી રેડ ફ્લેગ ’ એમ બે બિરુદ આપ્યા અને કામદારોએ તેને સોવિયેટ સંઘની મધ્યવર્તી કારોબારીમા બેસવા માટે ચૂંટી કાઢ્યો.)

શેલ્કાયાનો અખાત વટયા પછી નીચા વાદળા દેખાવા લાગ્યા. કોઇ રાક્ષસી ચિરૂટમાથી જાણે કે ધુમાડા નીકળતા હોય તેવા તે લાગતા હતા. નીચે ધરતીમાતાના દર્શન નહોતા થતા વિમાનો

ડોલવા લાગ્યાં. નીચે પહેલાંની જેમ ધુંદ્રા છવાયેલ હતું. માણસની વસ્તી કયાંય દેખાતી ન હતી. ફક્ત એકાદવાર અમને છૂટાંછવાયાં ઝૂંપડાં દેખાયાં એટલું જ. થોડીવારે અમે એક મોટી વસ્તીવાળું ગામ જોયું. એનું નામ નીઝનાપા પેશા, તેમાં પચાસ :સાઠ ઘરો હશે. આટલી વસ્તીવાળું ગામ અમારા મંડળને પૂરતું લાગ્યું. આ પ્રદેશના પ્રમાણમાં આ વસ્તી ગીચ ગણાય.

આખી સફર દરમ્યાન અમારું મુખ્ય વિમાન જમીન પરનાં સ્થળો સાથે સતત સંપર્કમાં રહેતું. ઇવાનોવ અમારો ખેતાર વિભાગનો વડો, આર્કેંજલ, નારીયાનમાટ અને મોસ્કોના ધ્રુવ દરિયાઇ માર્ગ મંડળના દફતર સાથે પણ સતત સંદેશવ્યવહાર ચલાવ્યા કરતો હતો. અમે શેસકાયા અખાત વટાવ્યા પછી ઇવાનોવને નારીયાન-માટ તરફથી હવામાનનો અહેવાલ મળ્યો. તે તેણે મુખ્ય સુકાનીને આપ્યો. તેણે તે વાંચ્યો ને ડૂચો વાળી ખિસ્સામાં નાખ્યો. અહેવાલમાં લખ્યું હતું, "નારીયાન-માટ ઉપર બરફનું સખત તોફાન છે, અને થોડા વારથી વધારે નજર પણ જઇ શકતી નથી," અમારે શું કરવું ? પાછા ફરવું ?

અમે આગળ વધ્યા.

એક કલાક પછી બીજો સંદેશ મળ્યો. તોફાન પસાર થઇ ગયું હતું. અમે નારીયાન-માટ પહોંચ્યા ત્યારે ત્યાં હવા સુંદર હતી. વાદળાં ખૂબ ઊંચે હતાં.. બધું સ્પષ્ટ જોઇ શકાતું હતું. શહેર ઉપર ચક્કર મારીને પેચોરા નદી માથે આવેલ સુંદર વિનાની મેદાન ઉપર અમારાં વિમાનો ઊતર્યાં. ખોલ્મોગોરીથી નારીયાન-માટ પહોંચવામાં અમને બે કલાક ને પચાસ મિનિટ લાગી. કલાકના ૧૬૦ માઇલની ઝડપે અમે ઊડયા.

અમને અહીં અસાધારણ હેતભર્યો આવકાર મળ્યો. નેનેટ્સના ઇલાકાનો દરેકે દરેક મુખ્ય માણસ આખા શહેરની વસ્તી

અને મોરક્કો છાપાંના પ્રતિનિધિઓ મેદાન ઉપર આવ્યા હતા. અમારી મહેમાનગતિ ખૂબ હેતભરી થઇ. અમારે ઊતરવા માટે, ખાવા માટે અને અમારી નાનીમોટી તમામ જરૂરિયાત માટે ખૂબ સંભાળ રાખવામાં આવી હતી.

કદાચ અમારામાંના કોઇ પણ માણસને મોરક્કામાં હતા ત્યારે આગળ ઉપર શું શું મુશ્કેલી આવશે, તેની કલ્પના નહોતી. એ વાત ખરી કે આખી યોજના પહેલેથી ખુબ જ સ્પષ્ટ હતી. આખી યોજનાના મુખ્ય મુખ્ય મુદ્દાઓ ખુબ જ કાળજીપૂર્વક અને ગણ-તરીપૂર્વક નક્કી કરવામાં આવ્યા હતા. પણ અમારી સફરના પહેલા જ હપ્તામાં અમે જોઇ લીધું કે કરેલી યોજનામાં કેટલાક અગત્યના સુધારાઓ કરવાની જરૂર છે. દરેકેદરેક નાનામાં નાની ગણાતી વિગતનો અને નાનામાં નાના ગણાતા બનાવનો પણ વિચાર કરી લેવાની જરૂર છે.

દાખલા તરીકે ગોથોવિનના વિમાનનું બેનાર-યંત્ર ખોટવાઇ ગયું. અમારા એ વિમાનીને એ યંત્ર સમુ કરવા માટે નારીશાન-માટમાં એક અઠવાડિયું રોકાવું પડ્યું. એમાં છૂટકો જ નહોતો. આ પ્રદેશમાં સંદેશવ્યવહારના સાધન વગર ઊડવું એ અશક્ય હતું. બધા યાંત્રિકો, વિમાનીઓ અને બેતાર-યાંત્રિકોએ પોતાનો બધો વખત આ વિમાનની એકેએક વિગતોને તપાસી લેવામાં અને સુધારી લેવામાં ગાળ્યો.

"મારા બાપ! આમાં તો કેટલી કળો, ચાપો અને ચક્કર ભર્યાં છે." ઇવાશીના અમારો સૌથી વધારે અનુભવી ને કુશળ યાંત્રિક હતો, તેને પણ નિઃસાસો નાખવો પડ્યો.

વાત પણ ખરી હતી. એન્જિનને માટે પાણી તેલ અને પેટ્રોલ પૂરું પાડનાર નળીની જ લંબાઇ કાંઇ નહિ તો ચારસો-પાચસો વાર જેટલી હશે અને આ આખા નળ ઉપર ઠેર ઠેર

ચકલીઓ ને કળો હતી. આ એકેએક કળ ઉપર એન્જિનનો આધાર હતો.

અહીં દરેકને માથે ઢગલાબંધ કામ હતું. કોઇ દર્દીના હૃદયના ધબકારા સાંભળનાર ડૉક્ટરના જેટલી એકાગ્રતાથી બેતાર-યાત્રિકો તેમનાં બેતાર–યંત્રને તમાસી રહ્યા હતા. તેઓ વાતાવરણના અને યંત્રની બાબતના એક એક પ્રશ્ન ઉપર ગરમાગરમ ચર્ચા ચલાવતા. સુકાનીઓ તેમના દિશાસૂચક યંત્રોને પણ બરાબર ચકાસી જોતા હતા. આ યંત્રો તેમની કેબિનમાં ખીચોખીચ ભર્યાં હતા કોઈને એ યંત્રોની દુકાન જ લાગે. યાત્રિકોની તો શું વાત કરવી! તેઓ તો ખરેખર તેમના યંત્રમાં દટાઇ ગયા હતા. તેઓ પહેલી સફરમાંથી મળેલા અનુભવ પ્રમાણે ફેરફારો કરવા લાગી ગયા હતા. એની સાથે સાથે સૌથી મહત્ત્વના પ્રશ્નો તો આખી મંડળી પાસે ઊભા હતા. કેટલાક દેખીતી રીતે સૈદ્ધાન્તિક પ્રશ્નો જ લાગે. દાખલા તરીકે વિમાનની નીચે જરૂર પડે ત્યારે મૂકવા માટે સાથે પૈડાં લેવાં કે કેમ એ એક પ્રશ્ન હતો. આમ તો એ પ્રશ્ન સીધોસાદો દેખાય છે, પણ વ્યવહારમાં તે મહત્ત્વનો હતો. આ પૈડાંને લીધે એક વિમાનનું વજન ૧૮૦૦ રતલ જેટલું વધી જતું હતું. સાથે પૈડાં લેવા એનો અર્થ એ જ થાય કે વચ્ચે એક વધારાનો ઉતારો કરવો જ પડે. આટલા ભારથી લાદેલાં વિમાનને ઊંચે ચડાવવું ને પાછું નીચે ઉતારવું એ કાંઇ સહેલી વાત ન હતી.

("આપણે જે પ્રવાસ આદર્યો છે, તેમાં સૌથી મોટી મુશ્કેલી વિમાનોને જમીન પરથી ઊંચે ઉપાડવાની જ છે. અનંકારની ભાષામાં કહું તો આપણને પગાર આ વિમાન ઉપાડવાનો જ મળે છે" ફ્રેસકીને બધા સભ્યોને આ વાત સમજાવી.)

આ અળખામણા પૈડાની વાત ઉપર ગરમાગરમ વાગ્યુદ્ધ થયું. નીચે ઊતરવા માટે પૈડાંવાળી બેઠક વધારે અનુકૂળ છે, એ વાત ખરી

વળી ઘીસલા પણ ભાગી જાય એવી ખડકવાળી જમીન ઉપર પણ પૈડા ઠીક કામ આપી શકે. પણ બીજી બાજુ જ્યા મોથી છેલ્લો મુકામ કરવાનો છે, તે ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર તો કદાચ બરફનાં મોટા ખેતરો પડ્યા હોય, તેમા ક્યાક ચિરાડો પડી હોય, ક્યાક ખાડા પડેલા હોય, આવી જગ્યાએ પૈડા કરતા ઘીસલા જ કામ આપી શકે, ઉપરાત વળી પૈડાનો વધારાનો ભાર આ ખીચોખીચ લાદેલા વિમાનો માટે જોખમકારક હતો. આથી આખરે પૈડા ન લેવાનું નક્કી કર્યું

બીજો એટલો જ મહત્ત્વનો પ્રશ્ન માર્ગની પસંદગીનો હતો. નારીયાન–મારથી ફ્રેડોલ્ફલેન્ડ સુધીનો પંથ બહુ જ અટપટો હતો આમ નાકની દાંડી પધારે ગણીએ તો અંતર ૧૦૦૦ માઇલનું હતું. એમા બે માર્ગ હતા એક તો વચ્ચે આમડેર્માં મૂકામ કરીને ત્યાથી ફ્રેડોલ્ફલેન્ડ પહોંચવુ. એમ થાય તો અમારે પેલી મેટોસ્કીન સામુદ્રધુની ઓળગવી પડે. આ સામુદ્રધુની તેના હલકા દબાણવાળા પવનના પ્રવાહો માટે જાણીતી છે. એ ઉપરાત વળી જેલાનિયા ભૂશિરને પણ ઓળગવી પડે. આને તો વળી ધ્રુવ વિમાનીઓ ' પવનનો ધ્રુવ ' કહે છે. ફક્ત આ માર્ગમા લાભ એક જ હતો કે વચ્ચે સમુદ્ર બહુ ઓછો આવે છે બીજો માર્ગ સીધા ફ્રેડોલ્ફલેન્ડ ઊડવાનો હતો આ આખો માર્ગ બારેન્ટ્સ સમુદ્ર ઉપર થઇને જાય છે. વરસના આ કાળમા આ સમુદ્રમા નહિ જેવો જ બરફ હોય છે, અમારાં વિમાનો ભૂ–વિમાનો (જમીન પર જ ઊતરી શકે એવા) હતાં. એકાદ એન્જિન ખોટવાય તો તેના ઉતારુઓ માટે બચવાની આશા ન રહે પણ આ માર્ગમા પવનના પ્રવાહોની અનુકૂળતા હતી. વચ્ચે ઊતરવાની ખટપટ આમા નહોતી

આ બેમાથી કયો માર્ગ પસંદ કરવો તેનો નિર્ણય સહેલો

માર્ગની મુશ્કેલી તથા જોખમોને બરાબર જાણતા હતા. મુખ્ય નેતાઓની સભાએ આખરે બીજા માર્ગની તરફેણમાં પોતાનો નિર્ણય જાહેર કર્યો, એટલે કે નારીયાન-માર્થી સીધા બારેન્ટ્સ સમુદ્ર ઉપર થઇને રૂડોલ્ફલેન્ડ પહોંચવું, એમ ઠર્યું. શ્મીડ્ટની સૂચના અનુસાર આ સફરનો માર્ગ નોવાયા ઝેમ્લ્યાની પશ્ચિમ કિનારેથી બને તેટલો નજીક રાખવો, એમ ઠરાવ્યું. જેથી અકસ્માત વખતે ઊતરવું પડે તોપણ તેને કિનારે પહોંચવાની શક્યતા રહે. આમાં થોડુંક જોખમ ઓછું થયું હતું, એ વાત ખરી કે નોવાયા ઝેમ્લ્યા પર્વતોથી છવાએલ પ્રદેશ છે. તેમાં વિમાનને ઊતારવું શક્ય ન હતું. તો ય વિમાન તૂટે છતાં વિમાનીઓને બચવાની શક્યતા તો હતી જ. બહુ જ ગંભીરતાપૂર્વક મુશ્કેલીઓનો વિચાર કરીને દરેક વિમાનના સરદારોએ ભેગા મળીને ધુમ્મસમાં ઊડવા માટેના ચોક્કસ નિયમો નક્કી કર્યા. કોઇ વિમાન પાછળ રહી જાય તો શું કરવું, કોઇ વિમાનને અકસ્માત નડે તો તે વખતે બે-તાર સંદેશાઓ કઇ રીતે ચલાવવા વગેરે સારુ નિયમો ઘડી કાઢ્યા.

આખા મંડળમાંનો કોઈપણ માણસ તેમની સામે ઉભેલા જોખમથી જરા પણ ગભરાતો ન હતો. દરેકને આ મજબૂત વિમાનોનાં એન્જિનોમાં, તેમના વિમાનીઓમાં અને પોતાની જાતમાં પૂર્ણ વિશ્વાસ હતો. આ વિશ્વાસ ને શ્રદ્ધા નારીયાન-મારમાં આખા પ્રવાસમંડળની સામાન્ય સભામાં થયેલ ચર્ચામાં દેખાઇ આવતાં હતાં. ત્યાં અત્યારસુધી દેખાયેલી ભૂલો ઉપર કડકમાં કડક ટીકાઓ પણ થઇ. આગળના કાર્યક્રમમાં એકબીજાના વધુ ગાઢ સહકાર ઉપર ભાર મૂકવામાં આવ્યો. વ્યક્તિ વ્યક્તિ વચ્ચેની મૈત્રી વધુ ગાઢ બની. સભાની પૂર્ણાહુતિ વખતની ઓટો શ્મીડ્ટની વાણી આ રહી:

("જ્યારે "ચેલ્યુસ્કીન" વહાણના પ્રવાસીઓના માનમાં ક્રેમ્લીનમાં ભોજન સમારંભ ગોઠવાયો હતો ત્યારે બિરાદર સ્ટેલિને કહ્યું

હતું કે આપણા સોવિયેટવીરોએ જેને 'શૂરવીરોનું ગાંડપણ' કહે છે, એ શું છે, તે બતાવ્યું છે. પણ શૌર્ય એકલું બસ નથી. શૌર્યની સાથે યોજનાબદ્ધ વ્યવસ્થા જોઈએ એ વ્યવસ્થા આ શ્મ્યુ-ત્કીનના વહાણીઓએ બરફના બેટ ઉપર બનાવી હતી શૌર્ય અને વ્યવસ્થા એ ભેગા થશે ત્યારે આપણને કોઈ હરાવી શકશે નહિ. સ્ટેલિનના આ શબ્દો યાદ રાખવા ઘટે છે. વ્યવસ્થા આપણા પ્રવાસને સફળ બનાવશે આમા આપણા દેશની પ્રતિષ્ઠાની કસોટી છે આપણા દેશનું ગૌરવ આપણે કોઈપણ ભોગે જાળવીશું ')

આ પ્રવાસના નેતાના શબ્દો એ આખા મંડળના દિનના ભાવોનો પડઘો પાડતા હતા. ૪૫ માણસો આ પ્રવાસમા હતા એમને પાચ વિમાનોમાં વહેંચી નાખવામા આવ્યા હતા આ પાચે ય ટુકડીઓ એક જ ધ્યેય સિદ્ધ કરવા માટે આતુર હતી એમ જ કહોને કે આ પાંચ ટુકડીઓનું એક નાનકડું પણ મજબૂત લશ્કર જ હતુ.

મજબૂત, મક્કમ અને એકમતવાળુ આ સૈન્ય હતુ. અનેક-વિધ વ્યક્તિત્વનુ આ સૈન્ય બનેલું હતુ કેટલાએક આ ધ્રુવપ્રદેશના જૂના જોગી જેવા પણ હતા અને કેટલાક પહેલી જ વાર આ પ્રદેશમા આવનારા હતા સ્મીટ્ટથી માંડીને નાનામા નાના માણ સને એક યા બીજી જાતનો અનુભવ તો હતો જ એ ઉપરાત પોતાનુ ધ્યેય સિદ્ધ કરવા તેઓ કૃતનિશ્ચય હતા, અને તેમના રાષ્ટ્રે તેમના ઉપર મુકેલી જવાબદારીનુ તેમને પૂરું ભાન હતુ જવાબ દારીને અદા કરવા તેઓ તત્પર હતા

ધ્રુવપ્રદેશના વિમાનીઓ સામાન્ય રીતે પોતાના જ સાથીઓની મદદથી ઊડવા ટેવાએલા હોય છે એટલે શરૂઆતમા આ બધા વિમાનીઓ વચ્ચે એક રાગ ન હતો, અલબત્ત એનો અર્થ એમ નહિ કે એક બીજા વચ્ચે મૈત્રીનો સબંધ નહોતો પણ આવા

મેાટા કામમાં એકસુર અને સંવાદિતા જોઇએ, તે નહેાતા હવે એ સંવાદિતા નારિયાન–મારમા ઊભી થઇ. સૌ પોતાનાં વિમાનને પહેના જેટલું જ ચાહતા પણ સાથે સાથે બીજા વિમાનને પણ એ પોતાનું જ વિમાન ગણવા લાગ્યેા. આ પરસ્પર સહકારની ભાવના દરેકમા જાગૃત થઇ જે જોખમ ભવિષ્યમા તેમની સામે હતા તેના સ્પષ્ટ ખ્યાલે એકરાગતાની કીમત કેટલી છે તેનું ભાન સૌ કાેઇને કરાવી દીધુ.

બીજી એપ્રિલે ઉપડવા માટેની તમામ પૂર્વ તૈયારીઓ થઇ ગઇ. આગને દિવસે રજા પાળવામા આવી ઊપડવા પહેલાનેા આરામ આપવામાં આવ્યેા. પણ સવારમા ઊઠીને જોઇએ તેા તેમને ઊતરવા માટેના નિશાળના તથા સરકારી ખેતરેાના મકાનેાના એકે એક ઓરડા ખાલી બધાય હવાઇ મેદાન તરફ ઊપડી ગયા હતા. વિમાનેાને ફરી ફરી તપાસવામા આવ્યા. મેાડી સાજે સૌ પાછા ફર્યા.

અહીં ધ્રુવપ્રદેશ પર થાણું નાખનારા ચારેય વિજ્ઞાનીઓના ઉલ્લેખ કરવાની ખાસ જરૂર છે. પેપેનીન અને તેના સાથીઓ મેાસ્કોમા પણ તેમની ઊપડવાની છેલ્લી ઘડી સુધી કામમા ગળાડૂબ હતા તેમના વૈજ્ઞાનિક સાધનેા ભેગા કરવા, બધા સાધનેાના પૈસા ચૂકવવા, ઘરકામ પતાવવા, એ બધામા તેઓ ઠેઠ સુધી રેાકાએલા હતા. શિર્શોવ અને ફિયેાડેારોવને ઘરની પણ ઉપાધિ હતી તેમની પત્નીઓને પ્રસુતિકાળ પાસે આવતેા હતેા. તેઓ ધ્રુવપ્રદેશમાથી આ પ્રસગે કોઈ જાતની મદદ કરી શકે પણ ક્યાથી? તેમના મિત્રોને આ પ્રસગ માટેની પાકી ભલામણેા પણ કરવાની હતી

મોસ્કોથી ઊપડવાને દિવસે ત્યાનુ વિમાની મેદાન બરફ પીગળવાને કારણે આ ભારથી લાદેલા વિમાનેાને ઊપડવા માટે મુસ્કેલી ઊભું કરે તેમ હતું. આથી એમ નક્કી થયું હતું કે ધ્રુવ ઉપર લઇ જવાનેા બધેા સામાન આર્કેન્જલ સુધી આગગાડીમા લઇ જવેા.

આખી રાત પેપેનીન અને તેના સાથીઓ જાતે જ બારખાનામાં આ બધો સામાન ભરવા લાગ્યા હતા. તેમને બીજા કોઇ પર વિશ્વાસ ન હતો. એ સામાન ખડકતા નહોતા પણ એક એક પેટી જાળવી જાળવીને તેમાં ગોઠવીને મૂકતા હતા. તેઓ વિમાનમાં બેઠા ત્યારે થાકીને લોથ થઇ ગયા હતા. આર્કટિક સુધીના આખા પ્રવાસ દરમિયાન વિમાનોના ખડખડાટથી અમારી જેમ જ તેઓ ખખડી ગયા હતા. પણ વિમાનો જેવાં જમીન પર ઊતર્યાં કે તરત ચારેય જણા શહેરમાં દોડી ગયા અને પોતાના સામાનનાં વેગનોની તપાસ કરવા લાગ્યા. તેમણે જાતે જ શહેરમાંથી હવાઇ મેદાન સુધી સામાન લઇ જવા માટે મોટરોની વ્યવસ્થા કરી. ત્યારપછી જ તે જંપ્યા. બીજે દિવસે બારખાનું આવી પહોંચ્યું. સામાનને કોઇ માણસને તેઓ અડકવા ન દેતા. તેમણે જાતે જ બધો સામાન ગાડીમાંથી ખટારામાં ભર્યો. એ સામાનને માથે બેસીને અને હાથમાં કીમતી ક્રોનોમિટર ઊંચા રાખીને તેઓ હવાઇ મેદાન પર પહોંચ્યા. ત્યાં પણ તેમણે જાતે જ વિમાનમાં બધો સામાન ભર્યો. કીમતી સામાન વિમાનીઓને સલામતમાં સલામત જગ્યા પૂછીને ત્યાં ગોઠવ્યો. વિમાનના વિશાળ ઓરડામાં વચ્ચોવચ કીમતી અને તૂટફૂટ તેવો સામાન, બરફ પર ચાલવાની સપાટોને વિમાનની પાંખમાં અને તંબૂ વગેરેને વિમાનને છેડે ગોઠવ્યા.

આખરે બધું તૈયાર થઇ ગયું. પેપેનીન અને તેના સાથીઓ હવાઇ મેદાનનો કેડો છોડતા ન હતા. વિમાનના સરદારો શંકાની નજરે આ ચારેય જણાની પ્રવૃત્તિ તરફ જોતા હતા. બધા વિમાનો ભરચક ભર્યાં હતાં. પણ પેલો પેપેનીન હજુ વધારે ને વધારે સામાન લાવ્યા કરતો હતો. તેને ભોજનના સામાન ઉપર કંઇક વિશેષ પ્રીતિ હતી. વિમાનીઓને ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર એક એક ઓરાકના બટકાની કીમતની ખબર હતી. પણ તેમણે જોયું કે રોજને

રોજ મલાઇના નવા ને નવા ડબ્બા ને બીજી ચીજો વિમાનના ભંડ- કમા ભરાતી જાય છે એક દિવસ પેપેનીન અમારા મંડળના મુખ્ય સુકાની સ્પીરીન પાસે ગયો, ને બાધા જેમ પૂછ્યું, “ કુક્કરના ઉછે- રની બાબતમા તમે શું ધારો છો ? ” સ્પીરીને નવાઇ પામીને કહ્યુ “ અમારા હવાઇ માર્ગદર્શનમા કુક્કર–કછેરની વાત આવતી નથી ”

“ હું એમ નથી પૂછતો, ” પેપેનીને નમ્રતાથી કહ્યુ: “ મને એમ થાય છે કે એકાદ નાનું કુક્કર ધ્રુવ ઉપર આપણે લઇ જઇએ ત્યા એને આપણું એઠુંજૂઠું ખવરાવીને મોટું કરીશું, પછી ધ્રુવ રાત્રિના કાળમા તેનો ખોરાકમા ઉપયોગ કરીશુ ! ”

સ્પીરીન આ સાભળી ઘડીક તો સ્તબ્ધ થઇ ગયો “ નાનુ કુક્કર ? પણ એ તો વિમાનમા આમથી તેમ દોડાદોડી ને ધમ પછાડા કરી મૂકશે ને વિમાનનું સમતોલપણુ હલાવી દેશે ”

“ એવુ કાંઇ નહિ થાય સાવ નાનકડુ બચ્ચું છે, ” પેપી નને કહ્યુ અને તરત જ તે અદૃશ્ય થઇ ગયો

એકેક કલાક બાદ એક બરફગાડી પર ચડીને ખાસ્સુ પાચ મણનું એક કુક્કર વિમાન પાસે આવ્યુ. જરાક સંકોચાતો પેપેનીન તેની સાથે હતો

‘ ચાલ ભાગ ! ’ સ્પીરીન તાડૂક્યો “ કા તો તું ને કા તો આ કુક્કર વિમાન તમને બેયને ઊંચકી શકે તેમ નથી ” કુક્કરનુ બચ્ચુ નિરાશ થઇને પાછુ ગયું

નારીયાન–મારમા સમુદ્ર ઉપરની સફર માટે ઊપડતા પહેલા બધા વિમાનોને કાળજીપૂર્વક તૈયાર કરવામા થોડાક દિવસો ગાળ્યા ‘ પેપેનીન ચોકડી ’ નામે ઓળખાતી આ ચારેયની મડળી દરેકની મદદે પહોચી જતી શિર્શોવ અને ફ્રિયોડોરોવ જ ગલમા જઇને દેવવૃક્ષની ડાળીઓ કાપી આવ્યા ને વિમાનને નીચેથી ઊંચા

કરીને તેનાં ઘીસલાં નીચે આ ડાળીઓ મૂકવામાં તેમણે મદદ કરી. આ ડાળીઓને લીધે વિમાનનાં ઘીસલાં બરફમાં જકડાઇ ન જાય. ગોલોવિનનું બેતાર-યંત્ર બગડ્યું એટલે ક્રેંકલે પાકા ૪૮ કલાક તેની પાછળ ગાળ્યા. આ આખી ટુકડી ભારે ખડતલ ને આનંદી હતી. પેપેનીનની ટોળી જ્યાં પહોંચી ત્યાં મશ્કરી, હાસ્ય અને હોંકારાનાં ફુવારા ઊડવા માંડે. પેપેનીને મોઝ્રેકને પહેલી વાર રૂંવાટીવાળા કોટમાં સજ્જ થયેલો જોયો, ત્યારે તેણે જે શબ્દ પ્રયોગ ચાલુ કરેલો, તે આખા મંડળના એકેએક જણની જીભે ચડી જવા પામ્યો હતો:

"આ શું તમે ઉત્તરધ્રુવ ઉપર જવાનો વિચાર કરો છો?"

સાંજે પણ આ મંડળી કામ કર્યા કરતી હોય. પેપેનીન અને ફિયોડોરોવ જાતજાતના ગણતરી માટેનાં માપ તૈયાર કરતા હતા. શિર્શોવ માપવાનાં સાધનોને ઉકેલવા માટેનાં કોષ્ટકોનો અભ્યાસ કરતો હતો. ક્રેંકલ આખી દુનિયાના તમામે તમામ રેડિયો-સ્ટેશનની ટૂંકી નિશાની ગોખતો હતો. વચ્ચે વચ્ચે વળી તે એકાદ એવી રમૂજ ફેંકે કે આખો ઓરડો હાસ્યથી ભરાઇ જાય. વળી પાછા મેજ પર નીચું માથું નાખીને મંડી પડે. એ ઉપરાંત એપિય નામના આકાશના તારાઓનો નકશો પણ તેમણે તૈયાર કર્યો. ફિયોડોરોવે બધાં ક્રોનોમિટર મેળવી લીધાં. બધાનાં ઘડિયાળોને પણ તપાસી લીધાં અને છેવટે બેતાર-સંદેશ મારફતે તેની બારીકમાં બારીક તપાસ કરી લીધી.

"કદાચ, ધારો કે, આ ક્રોનોમિટર વિમાનમાંથી પડી ગયાં તો આ ઘડિયાળ ક્રોનોમિટરનું કામ કરશે." ફિયોડોરોવે કહ્યું.

સાથે નાથે તેઓ બને તેટલો આરામ લેવાનો પ્રયત્ન કરતા હતા. તેઓ શેતરંજ ખૂબ લહેરથી રમતા. ક્રેંકલ મોટે ભાગે તેમાં જીતતો, અને શિર્શોવે તેને 'ઉત્તર ધ્રુવનો શેતરંજ પ્રવીણ' એવો ઇલ્કાબ

આપ્યો. અમે ભાગ્યે જ વાચના શું વાચીએ ? પુસ્તકો સાથે લીધા નહોતા. એટલો ભાર શા માટે વધારવો ? પણ કેંકન પુશ્કીન કવિનુ આખુ લાબુ કાવ્ય ' યુજીન ઓનેગીન ' મોઢેથી બોલી ગયો ત્યારે પેપેનીન આશ્ચર્યચકિત થઈને બોલી ઊઠયો અને કેકનને ' પુસ્તકાલય ' નો ઇલ્કાબ આપ્યો.

" વજનનો વધારો નહિ છતા આખો પુશ્કીન કવિ આપણે માટે તૈયાર "

આ પ્રમાણે અમારા આ મુખ્ય ખંડ ઉપરના આખરના દિવસો ગયા. કામ, વિનોદ અને હાસ્યથી ભર્યા આ દિવસો હતા. ઉત્તર ધ્રુવ ઉપર કેવળ બરફ ઉપર જ પોતાના કેટલાય દિવસો ગાળવા માટે નીકળેલા આ ચારેય વિજ્ઞાનીઓમા સાહસ, અનુભવ અને નિશ્ચયબળનુ અદ્‌ભુત મિશ્રણ હતું.

એક સાંજે અમે પેપેનીન સાથે અમારા મકાનના રવેશમા બેઠા હતા શાંત રાત્રિ હતી. પવન બિલકુલ નહોતો. તારાઓથી મઢેલું અદ્‌ભુત આકાશ સ્પષ્ટ દેખાતુ હતુ. આકાશને એક છેડેથી બીજે છેડે પ્રકાશિત રંગના ફુવારાઓ ઊડતા દેખાતા હતા. જાણે કે કોઇ વિરાટ પીછી પોતાના રૂપેરી રંગથી આ આકાશ પર પટા પાડતી હતી. ઉત્તરપ્રદેશના તેજોમંડળ દેખાવા માડયા હતા. અમે મૌનપણે તમાકુ પીતા હતા.

" આ ધરતીના મથાળા ઉપર આપણે કેવા સુન્દર તેજોમડળ જોયુ ? " પેપીનન વિચારમગ્ન દશામા બો યો: " મારે હવે જલદી ઘેર જવું છે–ધ્રુવ ઉપર

ક્ષિતિજ પરના રંગો અદૃશ્ય થયા. અમારા મકાન પડખેથી હંસોની ટોળી કાગો ભરતી અદૃશ્ય થઇ ગઈ

પ્રકરણ ૩

ધ્રુવને પંથે

ના|રિયાન-માર્શમાં અમારે ખરાબ હવામાનને લીધે જ વધારે રોકાવું પડ્યું. વિમાનો પેચોરા નદીના વિશાળ હિમાચ્છાદિત પટ ઉપર પડેલાં હતાં. વસંતના આક્રમણનાં ચિહ્નો દેખાવા લાગ્યાં હતાં. આ વસંતે ખરેખર અમારો પીછો પકડ્યો હતો. મૉસ્કોથી અમારા આખા કાફલાને તગડ્યો. ત્યાંથી છટકીને અમે ખોલ્મોગોરી પહોંચ્યા ત્યાં પણ લગભગ તે સાથે જ પહોંચી ગઇ. ત્યાંથી ભાગ્યા તો અહીં પણ ભેજવાળી હવા અને ગરમીની હૂંફ. સૂર્યનો હમેશાં વહાલો લાગતો તાપ આજે અમને આકરો થઇ પડ્યો હતો. અમારી નજર સમક્ષ અમારા હવાઇ મેદાનને અમે ખેદાનમેદાન થતું નિહાળતા હતા. બરફ પીગળીને પોચો ગાભા જેવો થવા લાગ્યો હતો. હવા રોજ બદલાયા કરતી હતી. કાળાં વાદળાં અમારા ઉપર ઝઝૂમી રહ્યાં હતાં.

બધાં વિમાનો તો રૂડોલ્ફ઼્લૅન્ડ ઊપડવા માટે ક્યારનાં ય તૈયાર ઊભાં હતાં. અમે રોજ આ અમારા આખરી શહેરની વિદાય લઇને નીકળતા અને થોડો જ વાર પાછા ઝંખવાણા પડીને આવતા. આમ વારંવાર થાય એટલે અમને પણ એમ અહેજે થાય કે આ શહેરના લોકો પણ હવે તો અમારી મહેમાનગતીથી ધરાઇ ગયા હશે.

એપ્રિલની દશમીએ વિધિપુરઃસરની બધા નેતાઓની સભા સ્મીડના નિવાસસ્થાને મળી. અમારા હવામાન-વિશારદે આખી

પરિસ્થિતિનો બધાને ખ્યાલ આપ્યો. જ્હૅલાનિયા ભૂશિરની ફરતો પવન કલાકના ૪૦ માઇલની ઝડપે વાઇ રહ્યો હતો. પૅસિફિક અખાતમાં એથી વધારે જોરમાં પવન વાતો હતો, અને ફ્રેંડલૅન્ડમાં તો પવન સાથે કરણ બરફ પણ ઊડતો હતો. પશ્ચિમ તરફથી ઝંઝાવાત ચડી આવવાનાં ચિહ્નો હતાં. તેને લીધે નારિયાન-માર ઉપર નીચાં વાદળાં છવાઇ જવાનો સંભવ હતો.

" આપણે આ પહેલાં જોઇ છે તેના પ્રમાણમાં આ હવા ખરાબ ન ગણાય, " શ્મીડટે કહ્યું, " સૌ નેતાઓ શું ધારે છે ?"

થોડી વાર શાંતિ છવાઇ ગઇ. વોડોપિયાનોવે તે શાંતિનો ભંગ કર્યો.

" મને લાગે છે કે આપણે ઊપડવું જોઇએ. આપણે અત્યારે તો નોવાયા ઝેમ્લ્યાને વટાવી જવું એ મુખ્ય કામ છે. ખુલ્લા સમુદ્રમાં હવામાન ઠીક હોય છે. ગયે વરસે આ પ્રદેશમાંની કેટલીક વિચિત્રતાઓ જોઇ હતી. જ્યારે દરિયામાં ધુમ્મસ હોય ત્યારે પર્વતો ચોખ્ખા દેખાતા હોય. પર્વતો ઉપર ધુમ્મસ હોય ત્યારે સમુદ્રમાં કાંઇ ન હોય. જાણે કે અહીં ક્યાંક ખરાબ હવામાન બનાવવાનું કારખાનું જુદી જુદી ત્રણ પાળીથી કામ કરતું લાગે છે ! આપણે તો સારામા સારી ક્ષણ ઝડપી લેવી ને ઊપડી જવું."

" ધારો કે ફ્રેંડલૅન્ડ ઉપર ખૂબ જ વાદળાં છવાયેલાં હોય તો આપણે પાછા ફરી શકીએ ખરા ?" ગોલોવિને પૂછ્યું.

" ના, " વાયુશાસ્ત્ર-વિશારદ ઝેર્નવસ્કીએ કહ્યું, " તો તો નારિયાન-માર પણ એટલું જ છવાયેલું હોય. " આખરે એમ નિર્ણય થયો કે વહેલી સવારે બે વાગે સૌએ તૈયાર થઇ જવું. પાંચ વાગે અમારું ચોકીદાર વિમાન ઊપડે, આખો કાફલો ૭ વાગે તેની પાછળ ઊપડે.

હજુ તો ખૂબ અંધારું હતું. હવાઈમેદાન પ્રવૃત્તિથી ધમધમી ઊઠ્યું. વહેલી સવારે એન્જિનોને ગરમ કરી લેવામાં આવ્યાં, ને બધી તૈયારી થઈ. ગોવોવિન શ્મીડ્ટ પાસે ગયો ને પોતે ઊપડવા તૈયાર છે એમ જાહેર કર્યું. "તો પછી ઉપાડો!" શ્મીડ્ટે કહ્યું "જેવું હવામાન મળે, તેવો તેનો અહેવાલ મોકલતા રહો, અને જો મઠ હરકત જેવું નહિ હોય તો અમે તારી પછાડી જ ચાલીએ છીએ"

ગોવોવિનનું નારંગી રંગનું વિમાન નદીનો પટ ચીરીને ઊપડ્યું. પહેલાં તો લાગ્યું કે હજુ તેને ખૂબ દોડવું પડશે પણ ત્યાં તો તે ઊંચું ચડ્યું જોતજોતામાં ઉત્તરના ધુમ્મસના પડદા પાછળ અદૃશ્ય થઈ ગયું.

એક કલાક વીતી ગયો.

"સૌ સૌના વિમાનમાં" વોડોપિયાનોવનો અવાજ ગાજી રહ્યો સૌએ પોતપોતાની જગા સંભાળી લીધી.' અમારું મુખ્ય વિમાન હવામાં ચડ્યું અને મેદાન ઉપર તેણે ચક્કર માર્યું. મોલોકોવે પોતાનું વિમાન પણ ઉપાડવા માટે પટમાં આણ્યું, ત્યાં તો તેને ઊપડવાની ચાવી આપનારે વાવટો હલાવ્યો. મોલોકોવે ગોળ બારી માંથી બહાર ડૉક્ટરને પૂછ્યું, 'વળી શું છે?"

"ગોવોવિન પાછો આવે છે" ચાવી દેનારે કહ્યું

"શું કરશું?" મોલોકોવે તેની પાસે જ બેઠેલા શ્મીડ્ટને પૂછ્યું.

"આપણે રાહ જોવી જોઈએ" શ્મીડ્ટે કહ્યું.

ત્યાં તો થોડી વારમાં બે એન્જિનવાળું ગોવોવિનનું નાનકડું વિમાન તીરની જેમ મેદાન પર ઊતર્યું ને અમારી પડખે આવી બેઠું ગોવોવિન નીસરણીથી નીચે ઊતર્યો

"આમાં ઊડવું એ અશક્ય વાત છે." તેણે શ્મીડ્ટને કહ્યું

" જ્યા હુ મમુદ્ર સુધી પહોચ્યો ત્યા તો ચારેય બાજુથી ધુમ્મસ મને ઘેરી વળ્યુ ઉપર કે નીચે કોઇ બાજુ જવાનો માર્ગ ન હતો "

સ્મીડ થોડીવાર વિચારમા પડી ગયો

" આનો અર્થ એ કે હજુ આપણે રાહ જોવી પડશે " સ્મીટે કહ્યુ વેડોપિયાનોવને ખાતર જ

વેડોપિયાનોવ તો હજુ ઉપર હવામા ચક્કર મારતો હતો વાર થતી હતી તેથી તે અધીરો થતો ગોલોવિને પનિયત્ર ઉપર જઇને વેડોપિયાનોવને ટૂકમા બધી પરિસ્થિતિ સમજાવી ને અમારો નિર્ણય પણ જણાવ્યો અમે વેડોપિયાનોવના ઉતર વાની આતુરતાથી રાહ જોવા લાગ્યા તેનુ વિમાન ખૂબ ભારથી ભરેલુ હતુ બધુ મળીને તેનુ ૨૩ ટન વજન હતુ મોસ્કોમા કાર ખાનાના માણસોએ અમને વધારમા વધારે ૨૨½ ટન વજનની મજૂરી આપી હતી આવા વિમાનને નીચે ઉતારવુ મુશ્કેલ હતુ જરાક ભૂલ થાય તો આખુ વિમાન નાશ પામે એટલે કે નાખ્ખર નીચે પડે ને આખુ માળખુ તૂટી જાય પણ વેડોપિયાનોવે નીચે ઊતરવાનો નિર્ધાર કર્યો હતો આ તેના રાક્ષસી યત્નને તેણે એવી ખૂબીથી નાચે ઉતાર્યુ કે કયે વખતે તે જમીનને અડ્યુ તેની ખબર પડી નહિ

નિરાશ અને દુ ખી થઇને અમે બધા પાછા અમારા મુકામે પહોચ્યા ઝેરેંરણીએ આખી હવાઇ અફસરને હવાને ને આ ધ્રુવ પ્રદેશને દઇ શકાય એટલી ગાળો દીધી "પણ આખરે તેણે આવતી કાલે હવા કાંઈક ઠીક થશે એવો વરતારો કાઢ્યો ૧૧ મીની સવારે નાસ્તો પણ લીધા વગર અમે હવાઇ મેદાન પર પહોચી ગયા ૬ વાગે ગોલોવિને પોતાનુ ચોકી વિમાન ઉપાડ્યુ દોઢ કલાક પછી તેણે ખબર આપ્યા કે વાદળાઓ આવવા લાગ્યા છે તેમાથી નીકળવા તેણે મહેનત કરી જોઇ પહેલીવાર તો ન ફાવ્યુ બીજીવાર

તેણે વિમાનને ઊંચે ચડાવ્યું અને લગભગ ૪૫૦૦ ફીટ તેણે ચોખ્ખું આકાશ જોયું. હવે તે પ્રકાશિત સૂર્યની નીચે અને વાદળાંઓની ઉપર આમા પવને જઇ રહ્યો છે.

"ચલાવ, જલ્દી ઉપાડો! જલ્દી કરો." શેવેલેવે કહ્યું.

બરફવાળી ધૂળના ગોટેગોટા ઊડાડતું અમારું મુખ્ય વિમાન મેદાનને વીંધીને ઊપડ્યું. લગભગ એક માઇલ સુધી નદીના પટ ઉપર દોડ લીધા છતાં તે ઊંચે ન ચડી શક્યું. પૈડાં ગારાં જેવો બરફ તેની ઝડપ જ ભાગી નાખતો હતો. ગતિમાપક યંત્રમાં ૪૦ માઇલની ઝડપ આવતી હતી, છતાં વોડોપિયાનોવ પાછો ફર્યો. વળી પાછું વિમાન દોડાવ્યું પણ સફળ ન થયા. બીજા વિમાનીઓ તેની આ મહેનત ચિંતાતુરપણે જોઇ રહ્યા હતા.

"આટલા ભાર સાથે આપણે નહિ ઉપડી શકીએ." મોલોકોવે કહ્યું.

સાતથી આઠ વાર વોડોપિયાનોવે ફરીફરી વિમાનને દોડાવ્યું. પણ આ વિમાનને ઊંચકાયું જ નહિ. વોડોપિયાનોવ વિમાનમાંથી કૂદીને નીચે આવ્યો. બધા વિમાનીઓ તથા નેતાઓની પરિષદ વળી ત્યાં ને ત્યાં એ વિમાનની નીચે ધીસલા પાસે મળી

"આપણે શું કરવું?" શ્મીડટે કહ્યું "આપણે આ હવાનો લાભ જવા દેવાય નહિ.

ટૂંકી ચર્ચા પછી એમ નક્કી થયું કે બધાં વિમાનોનું વજન ઓછું કરવું. દરેક વિમાનમાથી બે બે ટન પેટ્રોલ ઓછું કરી નાખવું, આમ કરવાથી સીધા રૂડોલ્ફલેન્ડનો હજાર માઇલનો પંથ કાપવાની અમારી યોજના પડતી મૂકવી પડી, કારણ કે બાકી રહેલા પેટ્રોલથી એટલી સફર ન થઇ શકે. હવે અમારે નોવાયા ઝેમલ્યા ઉપરથી મેટોશ્કીનની સામુદ્રધુની તરફ જવાનું રહ્યું. શ્મીડટે તરત જ રેડિયોથી ગોલોવિનને પોતાનો માર્ગ બદલાને અને નોવાયા

ઝેમસાના પૂર્વ કિનારે મેરાસ્કીન માસુદ્ધુની આગળ ઊતરીને કાફલાની રાહ જોવાનું જણાવી દીધું. પેટ્રોલને વિમાનની ટાંકીમાથી ઉતેચી લીધા બાદ વિમાનો ઊપડવાની જગ્યાએ આવી પહોચ્યા અમારા આખા પ્રવાસમાં વિમાન ઉપાડવાની આવી મુશ્કેલી કદારેય નહોતી પડી. દાખલા તરીકે મૉસ્કોમાં અમારું વિમાન ઊપડ્યા પછી જમીન પર માત્ર ૧૪ સેકન્ડ રહ્યુ હશે, જ્યારે અહીં તેને એક મિનિટ ને ૨૦ સેકન્ડ લાગી.

આખરે બધા વિમાનો આકાશમા ઉડ્યા. કાફલો ધુમ્મસના પ્રદેશમા આવીને તરત જ ઊચે ચડીને સૂર્યના પ્રકાશમા આવી ગયો. મુખ્ય વિમાન આગળ રસ્તો કરતું હતું, ને બીજા વિમાનો તેની પાછળ પાછળ સ્વસ્થપણે ચાલ્યા આવતા હતા. ઊંચા નીચા વાદળાંઓ પથરાઇને પડ્યા હતા. નીચે નજર નાખતા આ વાદળાના મેદાનો ઉપરથી અમારા વિમાનોના મોટા પડછાયા મેઘધનુષના રંગોના વિશાળ વર્તુલથી વીંટાએલા એવા ચાલતા દેખાતા હતા. વિમાનો ધીમે ધીમે લગભગ ૬૦૦૦ ફીટની ઊંચાઇએ ચડ્યા. એન્જિનો જરા પણ ખામી વગર સરસ કામ આપતા હતાં. અમે લગભગ અત્યારે ભૂલી જ ગયા હતા કે અમારી નીચે બરફ વગરનો ખુલ્લો મહાસાગર પડ્યો છે

એકાએક વાદળાના એક કાણામાથી સમુદ્ર દેખાયો. અમે સુંદર તરતા બરફના ટુકડાઓવાળા સમુદ્ર ઉપર ઊડી રહ્યા હતા. અમારી ઊંચાઇએથી તો તે ટુકડાઓ નાનકડી સોગઠી જેવા દેખાતા હતા. અને આમેય તે કદમા નાના હતા. એકાદ સાવ નાનું શીખવા માટેનું વિમાન પણ તેના ઉપર ઊભુ રહી શકે તેમ નહોતું. વચ્ચે વળી વિશાળ અને મોટા મોટા વેપારી વહાણના કાફલા ચાલ્યા જાય તેવડી ખુલ્લી નહેરો બની ગઇ હતી

ઝડપથી અમારા વિમાનો નોવાયા ઝેમ્લ્યા આવી પહોચ્યા

તેને વીંધીને વાદળાં ઉપર થઈને પૂર્વ કાંઠે કાંઠે મેટારકીન માસુદ્ધુની પાસે પહોચ્યાં. અમારે ડાબે પડખે કિનારો એટલો સપાટ હતો કે જાણે કે માખણના ઢાળાને બનાવ્યો હોય! અમારી જમણી બાજુએ તાજા પારદર્શક, બરફથી છવાયેલ કારા સમુદ્ર ઠેઠ ક્ષિતિજ સુધી પથરાઈને પડ્યો હતો. છૂટાછવાયા હિમપર્વતો પણ તરતા દેખાતા હતા.

અમારા દિલમાં અક્ષુબ્ધ શાંતિની લાગણી ભરેલી હતી: અમારાં એન્જિનો એકધારા સૂરે શક્તિનું ગાન ગાઈ રહ્યાં હતાં તે શ્રદ્ધાપ્રેરક હાથ તેને ચલાવી રહ્યા હતા.

ચાર કલાકની સફર પછી અમારો કાફલો મેટારકીન પહોંચ્યો. અમારી નીચે ઊંચીનીચી અને અદ્‌ભુત સૌંદર્યથી ભરેલી ટેકરીઓ પથરાયેલી હતી. આ ટેકરીની ગોદમાં માસુદ્ધુનીના જમણા કાંઠે આ પ્રદેશમાં સોવિયેટ સરકારે નાખેલ થાણાંનાં નાનાં નાનાં રમકડાં જેવાં મકાનો દેખાતાં હતાં. ગોલોવિનનું નારંગી રંગનું વિમાન પણ ક્યાંય ઉપર બેઠેલું દેખાતું હતું. નારંગી રંગ આકાશમાંથી કેવો સુંદર દીપતો હતો! વોડોપિયાનોવે આ સામુદ્ધુની ફરતું ચક્કર માર્યું અને ધીરે ધીરે નીચે ઊતરવા લાગ્યો. તેની પાછળ બીજાં વિમાનો પણ મોટાં ચક્કર મારી રહ્યાં હતાં. એક પછી એક સૌએ પોતાની ઊતરવાની જગ્યા શોધી લીધી. કિનારા પર વિમાનો ઊતર્યાં.

અમે ધ્રુવપ્રદેશમાં પ્રવેશ કરી ચૂક્યા. અમારો માતૃખંડ ક્યાંય પાછળ રહી ગયો! અમે પાછા ત્યાં ક્યારે પહોંચશું?

૧૪મી એપ્રિલે પાછા અમે આગળ ઊપડવાનું નક્કી કર્યું. એન્જિનને ગરમ કરવા માટે તેની નીચે દીવાઓ સળગાવ્યા. ત્યાં તો મેટારકીનનો જાણીતો પવન ફૂંકાવા લાગ્યો, અને જોતજોતામાં તો કલાકના ૬૦ માઈલની તેની ગતિ થઈ. તેની ફૂંકે આ ગજ-

ભૂત એવા દીવાઓ પણ એક મીણબત્તીની જેમ ઓલવાઇ ગયા. ફરી ફરી સળગાવ્યા પણ પાછા હોલવાઇ ગયા. બરફવાળા પવનમાં અમારા હાથ નકામા બની જતા હતા. અમે જ આખા પગથી તે માથા સુધી બરફથી છવાઈ ગયા હતા ને ! અમારી ભમર અને પાપણ ઉપર પણ બરફ ચોટીને લટકતો હતો. સિનેમા ફોટોગ્રાફર ટ્રોઇનાસ્કી વળી આ વખતે પણ પોતાનું યંત્ર લઇને તેનો હાથ ઘૂમડવા લાગી ગયો હતો. બરફના સામા તોફાનમા તેનું મોઢું જોવા જેવું થઇ ગયું હતું.

થોડાક કલાક પછી તો ઊડવું અશક્ય થઇ પડયું. અમારે પરાણે રજા પાળવી પડી. ઠંડીથી જડ જેવા અમે ઓરડીમા જઇને દારૂ પીધો એનાથી મહેજ ગરમાવો આવ્યો. પણ ખાવું શું ? રીસ્ટોરેંટે એક મોટો પોર્કનો ટુકડો કાઢ્યો, પણ તે તો ઠરીને લાકડું જ થઇ ગયો હતો. ચપ્પુથી તેને કાપવાનો પ્રયત્ન કરી જોયો, પણ નકામું. આખરે ક્રૂરેસ્કી એક કરવત લઇ આવ્યો, અને તેના નાના નાના ટુકડા કર્યા.

માથા ઉપર સ્વચ્છ આકાશમા સૂર્ય અમારી મશ્કરી કરતો હમતો હતો અને નીચે પવન અમને આખા ને આખા ઉડાડી મૂકે એટલા જોરથી વાતો હતો બીજા વિમાનો તો ભાગ્યે જ જોઇ શકાતા હતા જોતજોતામા પૂરજોશમા હિમવાત શરૂ થઇ ગયો

અમે અમારા આ ધ્રુવથાણાના યજમાનો સાથે બેસીને ભોજન લેતા હતા, ત્યા પહેરા ઉપર ઊભેના માણસે અંદર આવીને ખબર આપી કે પવનની ગતિ કલાકના ૮૦ માઇલની થઇ ગઇ છે. આ પવન વિમાનોને જરૂર ઊથલાવી મૂકે. અમારે તરત જ ત્યા જઇને તેના બરફ માટેના લંગર નાખવા જ પડે એમ હતું અમારી એક ટુકડી તરત જ ઢાળ ઊતરીને કિનારા પર પડેલા વિમાનો તરફ જવા ઊપડી પણ પવન એવો જોરથી વાતો હતો કે બધા ય

જુદા પડી ગયા અને આઠ આંઠ ચાલીસ વાર જઇને પાછા આવ્યા.

ફરી અમે એક વાળાના પાતળા મજબૂત દોરડાનો છેડો બેતારન્યંત્રવાળા ઓરડામાં બાંધ્યો અને તેને પકડીને અમારી ટુકડી ઢાળ ઊતરવા લાગી. એક ડગલું ભરવું એ પણ માણસ ચાલવા જેવું આકરું હતું. ન કલ્પી શકાય એવી બરફની કરચોનો પ્રવાહ ટેકરીઓ પરથી નીચે ધોધમાર પડતો હતો, અને પવનને લીધે તે બરફ વળી વધારે બારીક થઇને ઊડતો હતો. આ રજ અમારા કપડાના ખૂણેખૂણામાં, અમારા ખીસામાં, બૂટમાં એટલું જ નહિ પણ કોટની ઝીણી સાંધમાંથી પણ અંદર પેસતી હતી. કપડા ઉપર પાતળું પારદર્શક બરફનું એક બીજું પડ જ બાઝી ગયું હતું. અમારામાંથી એક પડે એટલે પાછળ બીજો પડે જ. આ રીતે આગળ વધવું અશક્ય હતું. જો અમારી બધાની એ સ્થિતિ ન હોત તો બીજાને પડતા જોવાની ભારે મજા આવે એવું હતું. દરેક જણ દારૂડિયાની જેમ લથડિયા ખાતા હતા. એકદમ થોડા ડગલા દોડીને પાછા એકદમ ઊભા રહી જતા.

પણ અમે અમારા વિમાનો લગી પહોંચ્યા ત્યાં પેટ્રોલની ટાંકી સાથે દોરડાને બરાબર બાંધ્યું, અને અમારો પાછો ફરવાનો માર્ગ કરી લીધો. અમે વિમાનો જોઈ લીધાં પવન બરાબર વિમાનોના મોઢા ઉપર આવતો હતો. અને જાણે કે ત્યાં ખોડાઇ ગયા હોય તેમ વિમાનો વીરતાથી તેની સામે ઊભા હતા. છતાં પણ તેને લંગરથી બાંધી લેવાં તે સલામત હતું. પવન જરાક વધે, અને પાંખો નીચે જો તે ભરાય, તો વિમાનને પડખાભેર નાખી દેતા તેને વાર ન લાગે મોડુરફની સૂચના પ્રમાણે અમે બરફમાં ઊંડા ખાડા ગાળ્યા અને તેમાં લાકડાના જાડા કકડા મૂકયા. વિમાન સાથે બાંધેલા દોરડાનો એક છેડો આ લાકડા સાથે મજબૂત રીતે

બાંધી લીધો. ખાડા પૂરી દીધા. દરેક વિમાનને આ પ્રમાણે બેચાર લંગરોથી બાંધી લીધા. પવનનું જોર વધતું ચાલ્યું. કેટલીક વાર તો કલાકના સો માઇલની તેની ઝડપ રહી. પારો શૂન્યની નીચે ૨૦° સુધી પહોંચ્યો હતો. જો અમે પવનની સામે અમારું મોઢું ફેરવતા તો આખો ચહેરો બહેર મારી જતો. અમે બધા એક બીજાના ચહેરા ઉપર ધોળા ચાઠા જોઇને દયા આવતા તે ચહેરાની ચામડીને એટલા જોરથી ઘસવા લાગ્યા કે ચામડીના લોચા માથે નીકળી આવતા.

આ તોફાન ત્રણ દિવસ રહ્યું. વિમાનોએ આની સામે ભારે ટક્કર ઝીલી. એક ફક્ત એવેક્ષીવના વિમાનને જરાક નુકસાન થયું. તેનું પાછળનું સુકાન પવનને લીધે તૂટી ગયું. સુગ્રોબોવ નામના મુખ્ય યાત્રિકે તે તૂટેલા પંખાને ઊભો કરવા માટે છૂટો કરવા ઘણી મથામણ કરી, પણ આ ભયંકર તોફાનમાં તે અશક્ય હતું. તોય તે કેટલાય કલાક આ તોફાનમાં ત્યાં ને ત્યાં ઊભો રહીને કામ કરતો રહ્યો. આખરે નિરાશ થઇને તેણે એવેક્ષીવને કહ્યું, 'આ પંખાને સાવ તોડી જ નાખીએ. હું તો નવો બનાવીને જોડી દઇશ. આને સુધારવા કરતા એ કામ સહેલું છે.'

આખરે હવા જરાક શાંત થતા બધા યાત્રિકો ભેગા થઇને આ ૧૫ ફીટનો પંખો કાઢી લાવ્યા, ને માચવીને તેને કારખાનામાં લાવ્યા. ત્યાં રાતદિવસ કામ કરીને તેને સુધાર્યો.

સોળમી તારીખે રાતના બે વાગે શેવેલેવ મારી પાસે આવ્યો. ને તેણે મને જગાડ્યો

"ઊઠો ને પહેરો સંભાળો. જો પવન વધે તો મને જગાડજો, જો સાવ પડી જાય તોય મને જગાડજો ને આમને આમ જ રહે તો મને ઊંઘવા દેજો" શેવેલેવે મને કહ્યું.

પણ શેવેલેવ ઊંઘ્યો નહિ તે મકાનની બહાર ગયો, થોડાક

ડગલાં આગળ વધવા મથ્યો. પણ પગથી તે માથા સુધી બરફમાં ઢંકાઇને ઉતાવળે પાછો આવ્યો.

"બહાર બરફ પણ ઠીકઠીકનો પડે છે, હો" શેનેશેવે નિરાંતે કહ્યું: આ બધા પ્રવાહો ટેકરીઓ પરથી આવે છે. આ મેગેશ્કીન સામુદ્રધુનીથી બધા વિમાનીઓ ડરે છે, એમાં નવાઇ નથી. મને આનો પરચો ૧૯૩૨ની સાલમાં એક વાર દેખાઇ ગયો છે. હું એક વાર કારાસમુદ્રના પ્રવાસની ટુકડી લઇને નીકળ્યો હતો. કેટલાક વહાણોએ સપ્ટેમ્બરમાં આ સમુદ્રમાં પ્રવાસ કરતાં એમ ખબર આપ્યા કે ન ધારેલી જગ્યાએ ને વખતે અહીં બરફ દેખાય છે. આ બાબતની વિમાન મારફતે તપાસ કરવાનું કામ મને સોપવામાં આવ્યું. એક હિમ-વિનાશિકા ઉપર રાખેલા જલવિમાનને લઇને અમે પાંચેક જણ ઉપડયા, ને આ જ સામુદ્રધુની ઉપર આવ્યા. આવું જ તોફાન એકાએક, શું થયું તે ખબર નથી, પણ અમારૂં વિમાન ત્રણસો ફીટ ઊંચું ઊડયું ને ત્યાંથી એવા જોરથી નીચે ઉતરવા માંડયું કે અમારા પટ્ટા પણ લગભગ તૂટી ગયા. આવી ગુલાંટ ત્રણ વખત અમારા વિમાને ખાધી ને અમે સીધા પાણીમા પડયા. વિમાન તૂટી ગયું. હું બેભાન બની ગયો.

ભાનમા આવ્યો ત્યારે હું મારા વિમાનના ઉપલા ડેક ઉપર પડયો હતો. મારી આસપાસ બરફની શિલાઓ તરતી હતી. મેં મગજને બને એટલું સ્થિર કરીને આખી પરિસ્થિતિ જોવાનો પ્રયત્ન કર્યો. પણ હજુ મગજ પર આ પછાડની અસર રહી ગઇ હતી. પછી મને વિચાર આવ્યો કે બીજા સાથીઓ કયાં હશે ? હું એકદમ કૂદીને ઊભો થઇ ગયો ને આસપાસ જોવા લાગ્યો. મેં દૂર ફેશીનને જોયો. એક લાકડાનો ટુકડો તેના કોટની નીચે થઇને તેના દેઠ કાઠલા સુધી પેસી ગયો હતો, અને વળી એ આખો ટુકડો ઊંચો થઇને આડો થઇ ગયો હતો. ફેશીન આ દાડા ઉપર અદ્ધર

કેવળ કોગના કોનરને આધારે લટકતો હતો. મેં તેને છોડાવ્યો અદ્દભાગ્યે તેને ઇજા નહોતી થઇ થોડી વારે કોઈ ચશ્મા પહેરેના નાકવાળુ માથુ સામે દેખાયું અમે બૂમો પાડી પણ આટલા પવનમા સભળાય? પાછું માથું દેખાતુ બધ થઇ ગયુ ને વળી તૂટેલા વિમાનની નીચે પાણીમા દેખાયું. મેં શીને તેનો ટોપો પકડીને ખેચવા માડયો પણ ટોપો એટનો ભીનો હતો કે તેનો હાથ લપસી ગયો અને ઊનગે તેને વધારે અંદર ધકેલ્યો. મેં કેશનનો હાથ પકડયો તે અદર લબાયો, અને બીજા હાથે એ સાથીને પકડયો. મે ડાબે હાથે જોર કરીને બેયને બહાર ખેચી કાઢયા. આ જોર મારામા કયાથી આવ્યું તે હજુ પણ નથી સમજાતું. પાણી ઉપર બીજા કોઇ સાથી દેખાયા નહિ

કિનારાથી લગભગ એક માઇલ ઉપર આ અકસ્માત થયો હતો અમે કેવળ અમારા તૂટેલા વિમાનના પાછળના ભાગને આધારે જ તરતા હતા. એ ભાગ પણ ધીમે ધીમે પાણીમા ઊતરતો જતો હતો મારા એક સાથીને માથામા કાઇક એવું વાગ્યુ કે તે લગભગ અર્ધો ગાડા જેવો થઇ ગમે તેમ બકવા લાગ્યો હતો. મારો જમણો પગ ખોટો પડી ગયો હતો અમારી રબ્બરની હોડીમા હવા ભરીને તેને ચાલુ કરવાને પણ અમે મહેનત કરી જોઇ, પણ તેય આ અકસ્માતમા સાજી નહોતી રહી અમે વિમાનમાથી તૂટેલા લાકડાની સાથે આ હોડી જોડીને માડ માડ કિનારે તો પહોચ્યા

અમે શરીરથી અને મનથી લગભગ અધમૂઆ બની ગયા હતા થાક રોમેરોમ વ્યાપેલો હતો પણ આરામ કે ઊંઘ લઇએ તો કૂતરાને મોતે મરવા બરાબર હતું કોઇ પણ રીતે થાણા સુધી પહોચવુ જ જોઇએ આ થાણું અહીથી તેર માઈલ દૂર હતુ મે મારા સાથીઓને હુકમ કર્યો કોઇપણ ભોગે ચાલવા માડો, અને થાણું આવે ત્યા સુધી ન અટકશો થાણા ઉપર જઇને મારી

સામે આવવા માટે તેના માણસોને કહેજો ' મારો પગ મને એમની સાથે ચાલવા દે એમ ન હતુ એટલે તેમને મે રવાના કર્યા, ને હુ ઢમડાતો ઢસડાતો ચાલવા લાગ્યો આખો રસ્તો ખાડા ટેકરાથી ભરપૂર હતો આગળા જમીનમા ભરાવતો ભરાવતો હુ એક પગે ઘસડાતો ચાલતો હતો એક તરફથી શરીર એક ડગલુ ચાલવાની ના પાડતુ હતુ, બીજી તરફથી મારુ મન કોઈ ક્રૂર ગુલામની પેઠે આ શરીરને ગુલામની જેમ ઢસડતુ હતુ આખરે થાણાથી અરધા માઇલે લોકોના રાજાને મે સામુ આવતુ જોયુ મારી આ સ્વર્ગયાત્રા આમ પૂરી થઇ

એક દિવસની તપાસને અ તે અમારા બીજા બે સાથીઓના મડદા મળી આવ્યા ડૉકટરોને તપાસ કરતા માલૂમ પડ્યુ કે વિમાનની સાથે નીચે પડવાને કારણે કોઇ ધોરી નસ તૂટી જવાથી તેમનુ મૃત્યુ થયુ છે ત્રીજા સાથીનુ મડદુ તો જ્યારે વિમાનને પાણીમાથી બહાર કાઢ્યુ ત્યારે નીચેથી નીકળ્યુ આ મારો આ પ્રદેશના તોફાનનો પહેલો અનુભવ '' શેવેનેવે પોતાની વાત પૂરી કરી

સવારના ચાર વાગ્યે પવન જરાક પડ્યો કલાકના ૫૫ માઇલની તેની ઝડપ હતી મે વેઉરાપિયાનોવને જગાડ્યો અમે બહાર જઇને ક્ષિતિજ તરફ નજર કરી અને અ દર આવ્યા

'હવે આપણે કહો તો ઉપડીએ' વેઉરાપિયાનોવે કહ્યુ, પણ તેના અવાજમા જોશ નહોતુ. 'ચાલો સૌને ઉઠાડીએ '

અમે ઓરડે ઓરડે ગયા અને બધાને ઉઠાડવા લાગ્યા ઊંઘથી ભરેલી આખે તેઓ પરાણે પરાણે ઊઠ્યા ને સજ્જ થવા લાગ્યા તેમણે માડ બે કલાકની ઊંઘ લીધી હશે

આમને ઉઠાડતાય જીવ નથી ચાલતો બિચારા કેવા નિરાતે ઘસઘસાટ ઊ ઘે છે!' વેઉરાપિયાનોવે એક પછી એક સાથીઓને

પડખામા ઘોદો મારીને ઉઠાડવા માડયા. ત્યાથી ગોલોનોવ અને તેના સાથીઓના ઓરડામા ગયા, ને ગોલોવિનને ઉઠાડયો.

'ઊઠો ભાઇ ઊઠો, ઊપડવાનો વખત થયો.'

ગોલોવિન ગાડ માડ ઊઠયો ને કોણી ઉપર આડો પડીને બૂમાબૂમ કરવા માડયોઃ 'અત્યા એ ય બદમાશો ! ઉઠો ' અને લુગડા જોડા ને ચોપડીઓ જે આવે તે બધા ઉપર ફેંકવા લાગ્યો ને એ રીતે બીજાની ઊંઘ ઉડાડવાને બહાને પોતાની ઊંઘ ઉડાડવા લાગ્યો

પા કલાકમા તો બધા વિમાન પાસે ભેગા થઇ ગયા તોફાનને લીધે એન્જિનમા પણ બરફ ઘૂસી ગયો હતો. એટલે તેમને ગરમ કરવા પડે એમ હતું. થોડાક થાણાના જ માણસોએ વિમાનના ઘીમવાની પડખેથી બરફ ખોદી કાઢવાનુ કામ ઊપાડી લીધુ. બરફ લગભગ વિમાનના ડબ્બાના પેટ સુધી ભરાઇ ગયો હતો. એટલે લગભગ નવ ફીટ ઊંડી ખાઇ ખોદવી પડે એમ હતુ.

' હું તો ઊપડું છું.' ગોલોવિને શેવેલેવને કહ્યુ' 'પણ એક વાત કરી દઉ કે મારા પાસે ટાકીમા સાત કલાક ચાલે તેટલુ જ પેટ્રોલ છે એટલે હું રૂડોલ્ફલેન્ડ પહોચીશ ખરો, પણ જો ત્યા ઉતરવા માટેની મુસ્કેલી હશે તો પાછા ફરવાનું તો મારાથી નહિ બને.'

'એમા શુ થઇ ગયું ? તુ તારે ઉપડને ' શેવેલેવે શાંતિથી કહ્યુ.

સવા અગિયારે ગોલોવિને પોતાનું વિમાન ઉપાડયું એ વખતે બીજાં વિમાનો તો હજુ તૈયાર થતા હતા એકાએક ધુમાડાના ગોટા નીકળવા લાગ્યા

' આગ !'

બધી દિશામાથી બધા સાથીઓ ત્યા ભેગા થયા. એક જણાએ અદર જઇને પેટ્રોલના નળની બધી ચકલીઓ બધ કરી દીધી અને આગ ઓલવવાનું સાધન લઇને તે બહાર કૂદી - ગ્યો થોડી જ મિનિટમા આગ હોલવી નાખવામા આવી ને કામ આગળ ચાલ્યુ'

બપોરના વળી હવા ખરાબ થવા લાગી. વળી પાછું ઊપડવાનું મુલતવી રાખવાની ફરજ પડી. સ્મીડટે રેડીઓથી ગોલોવિનને હુકમ કર્યો કે તેણે જ્યોનિયા ભૂશિરે પાછા ફરીને ત્યાં ઊતરી જવું. તે દરમ્યાનમાં તો ગોલોવિન ઓગ્ન્ટમ સમુદ્ર ઉપર પહોંચી ગયો હતો. તે વાદળાની ઉપર ૬૦૦૦ ફીટની ઊંચાઇએ ઊડી રહ્યો હતો. તેણે જોયું કે કદાચ જ્યોનિયાની ભૂશિર પણ વાદળાંથી ઢંકાઇ જશે, એટલે વાદળાં ચીરીને નીચે ઉતરવું પડશે. પણ જેવો તે જરાક નીચે ઉતર્યો, ત્યાં તો તેના વિમાન ફરતો બરફ છવાઇ ગયો. વળી તે ઊંચે ચડ્યો ને સ્વચ્છ આકાશમાં તરવા લાગ્યો. બરફ બધો અદૃશ્ય થઇ ગયો. વળી તેણે વાદળામાં ડૂબકી મારી. ફરી બરફ તેને ઘેરી વળ્યો. એટલે ગોલોવિનને પાછું નોવાયા ઝેમ્લ્યાને વીંધીને પાછા ફરીને તેના પૂર્વ કિનારે ભૂશિરનો રસ્તો લેવો પડ્યો.

અઢારમી એપ્રિલે અમે અમારા વિમાનોને ઉપાડી શક્યા. વિમાનને ગતિમાં લેવાનું કામ ખૂબ કઠણ હતું. નીચે જોરથી પવન વાતો હતો. આખરે મોડી સાંજે અમે અમારાં વિમાનોને રાત–દિવસની મહેનતને અંતે આ ભયંકર જેલમાંથી છોડાવી શક્યા.

પર્વતો ઉપર વાદળાંનો ઘટાટોપ સૂર્યના કિરણોથી રંગબેરંગી શોભતો હતો. ધીમે ધીમે સંધ્યા વધતી ગઇ. નજર ઝાંખી પડતી ગઇ. વાદળાનો ધાબળો અમારી આસપાસ પથરાવા લાગ્યો. વચ્ચે વચ્ચે સમુદ્ર ડોકિયાં કરતો હતો.

થોડી વારે અમારા મુખ્ય સુકાની સ્પીરીને આખા કાફલાને સીધો નોવાયા ઝેમ્લ્યા વીંધીને હાંક્યો. અમારી નીચે જંગી પર્વતમાળા બધી દિશાઓમાં, કોઇએ આકાશમાંથી ફાવે તેમ ધા કરીને ફેંકી હોય તેમ પડી હતી. વચ્ચે વચ્ચે બરફથી છવાયેલ ઢોળાવોમાં ચિરાડ જેવી ખીણો દેખાતી હતી. પર્વતના કેટલા ય શિખરો

આભ સુધી માથું ઊંચું કરતાં હતાં. ઠંડી શૂન્યની નીચે ૨૩° સુધી હતી. બારીના કાચ ઉપર બરફ જામી ગયેા હતેા. મેં એક બારીને ફૂંક મારીને સાફ કરી. હું નીચે જોવા જતેા હતેા ત્યાં એલેાવ મારી પાસે આવ્યેા " આતેા ભારે થઇ! થર્મોસની ચામડાની શીશીએા ઠરી ગઇ છે. હવે શું પીવું ?"

અમે એક થર્મોસને ફરશીથી તેાડી નાખ્યું, અને અંદરના બરફને ચૂસવા લાગ્યા. કેાણ કહી શકે કે બેજ કલાક પહેલા આ બરફના ટુકડા ગરમાગરમ કેાફી રૂપે હતા?

મધરાત થઇ અને વાયવ્ય દિશામાં અમારી બરાબર સામે સૂર્યોદય થયેા! આખી દુનિયામાં આ અદ્દભૂત દસ્ય જોનાર માનવીએા કેવળ અમેજ હતા. પશ્ચિમમાં સૂર્ય ઊગી રહ્યેા હતેા! કેવળ ઉત્તરધ્રુવમાજ આમ બની શકે. અમે ધ્રુવ–દિનના પ્રભાતકાળમા પ્રવેશતા હતા. આ સૂર્ય આખેા ઉનાળેા આથમ્યા વગર પ્રકાશ્યા કરશે.

'જમીન!' દુનિયા માત્રના મહાન મુસાફરેાના કંઠમાથી નીકળેલેા એ જયનાદ!

અમારી સામે ફ્રાઝ જોસેફલેંડના ટાપુમંડળના ટાપુએા જોઇ શકાતા હતા. એક બીજા ટાપુની વચ્ચે હિમપર્વતેા આમથી તેમ હંસની જેમ તર્યા કરતા હતા. બધુંય ઠંડુ હતું. સૂર્ય પણ ઠંડેા, હવા પણ ઠંડી. અમે માથાથી પગ સુધી રૂવાટીવાળા કેાટથી ઢંકાઇ ગયા હતા. આટલા ભારે કેાટ સાથે વિમાનના ડબ્બામા ચાલવું એ મુસ્કેલ હતું. પણ એ પેાચા પેાચા જોડાથી પગ મૂકવામા ભારે મજા આવતી હતી. અમે ખૂબ હલકા પગલા મૂકતા હતા.

'આપણે આવી પહેાચ્યા' રીસ્ટમેન્ડે મેાલેાકેાવને નીચે દૂર આગળી ચીંધીને કહ્યુ.

વિમાનેા એક સફેદ ટાપુ ઉપરથી ઊડતા હતા. અમે શિયાળા

માટે નખાએલ છાવણીના બેતાર-થાણાનાં રમકડાં જેવા લાગતા થાંભલાઓ અને નાનકડાં ઝૂપડાં જોઇ શકતા હતા. એક પછી એક વિમાનો મેદાન ઉપર ઉતરવા લાગ્યા. તે બેટની આખી વસતિ (૨૪ માણસોની) અમને ભેટવા ઉમટી પડી હતી. દુનિયામાં ઉત્તર દિશામાં દૂરમાં દૂર માનવીનું થાણું આ હતું.

*　　*　　*

અમારાં વિમાન નીચે ઉતર્યાં ન ઉતર્યાં ત્યાં તો મોટાં ટ્રૅક્ટરો આવી પહોંચ્યાં ને દરેક વિમાનને તેની નક્કી કરેલી જગ્યાએ હાંકીને લઇ ગયા. વિમાનોમાંથી ટપોટપ નીચે ઉતરીને બધા પ્રવાસીઓ આ ઉત-ના ૮૨૦ અક્ષાંશ પર આવેલ હવાઈ મેદાનને જોઇ વળ્યા. આજનો દિવસ બિલકુલ વાદળાં વગરનો, ભારે ખુશનુમા હતો. હવા તદ્દન શાંત હતી અને સૂર્ય ખૂબ તેજસ્વી હતો. બરફ અમારાં પગલાં પડતાં રેતીની જેમ અવાજ કરતો હતો. એક બાજુ વસંતનો પ્રકાશતો સૂર્ય અને નીલવર્ણું આકાશ ને બીજી બાજુ શૂન્યની નીચે ૨૩° ઠંડી! કેવું વિચિત્ર!

સમુદ્રની સપાટીથી ૯૦૦ ફીટની ઊંચાઇએ આવેલ બરફની ટેકરી ઉપર રૂડોલ્ફલૅન્ડનું આ હવાઇ મેદાન આવેલું હતું. અમારા સ્વાગતને માટે જ આ થાણાની ટોળીએ અમારે માટે લાકડા તથા પાટીઆનું એક મોટું ઝૂપડું તૈયાર કર્યું હતું. તેની નીચે મોટા ઘીસલાવાળો ત્રાપો મૂકયો હતો, અને ટ્રૅક્ટરથી આખું ઝૂંપડું ખેંચીને તેઓ હવાઇ મેદાન ઉપર લઈ આવ્યા હતા. આવા જંગમ મકાનનો આ પહેલો જ પ્રયોગ હતો. ઝૂંપડા ઉપર લાલ વાવટો ફરકી રહ્યો હતો. પવનની દિશા સૂચવનાર એક શંકુ પણ ઉપર મૂકયો હતો. આ મોટા ઝૂપડામાં કારખાનું, ટપાલ, સુવાના કોચળાઓ તથા હવાઇ મેદાન અને થાણા સાથે સંદેશા ચલાવવા માટે ટેલિફોન પણ હતો. થાણું આ મેદાનથી અઢી માઇલ દૂર હતું.

ઝૂંપડા પાસે ટ્રેક્ટરો, લારીઓ અને બરફની ગાડીઓની કતાર પડી હતી, દૂર દક્ષિણમાં એલેક્ઝાંડરલેન્ડની હિમાચ્છાદિત ભૂશિરો જોઇ શકાતી હતી. હિમપર્વતોના અણીદાર શિખરો સૂર્ય તેજમાં ઝળહળતાં હતા. ક્વીનવિક્ટોરીઆ સમુદ્ર દૂર ક્ષિતિજ સુધી નીલવર્ણો પથરાઇને પડયો હતો.

'આ અદ્‌ભુત બેટ છે' શ્મીડટે કહ્યું 'ચાલો વિમાન ઉપર અને સામાન ઉતારવા લાગી જાઓ.'

બધાય કામે લાગી ગયા પણ કામ અખૂટ હતું, રાત પડી! અત્યારે રશિયાની ભૂમિ ઉપર તો હજુ લોકો નાટકશાળમાથી છૂટતા હશે, ત્યારે અહીં તો સૂર્ય હજી પ્રકાશતો હતો અને અમે બધા ઊંઘ કે આરામનો વિચાર કર્યા વગર કામ કર્યે જતા હતા. ૩૬ કલાકથી અમારામાથી કોઇ ઊંઘ્યું ન હતું, અને હજુ આગલે દિવસે બપોરે ઉતાવળે ઉતાવળે અરધુ પરધું ખાધું હતું. પણ કોઇ એ કામમાથી ચસક્યુ નહિ, અને ખોરાક, પાગરણ વગેરેના માલનો એ બધુ ઉતારવા લાગી પડયા હતા. આ વિમાનોના પેટમા પણ કેટલુ અનર્ગળ ભર્યું હતું? ખોરાકના તો મોટા ડુંગરો થવા લાગ્યા. હથિયારો, જોડાઓ, તંબૂઓ, પેટીઓ, કોથળાઓ ને ડબ્બાઓના ગંજેગંજ ખડકાવા લાગ્યા.

પેપેનીનની ટોળી તો એ જ સ્ફૂર્તિથી અને એકાગ્રતાથી મંડી પડી હતી હજી તો અમે નીચેય ઊતર્યા નહોતા ત્યા પેપેનીન ઊંચોનીચો થતો હતો હજુ તો વિમાનના ઘીસલા જમીનને અડયા ત્યા તો તે વિમાનમાથી કૂદીને નીચે પડયો ને બરફમા એક બે ગલોટિયા ખાઇ ગયો. એકદમ દોડીને સામે લેવા આવેલા માણસને કહેવા લાગ્યો

'તાડપત્રી ક્યા છે? સામાન ક્યા મૂકવાનો છે? અમે ઉતાવળમા છીએ.'

તેણે આ થાણાંના તેના તમામ જાણીતા માણસોને રામ રામ કર્યા. આ બધાને તે પોતે જ ગયે વર્ષે આવી મૂકી ગયો હતો. રામ રામ કરીને તરત જ તે સામાન ઉપર ઊતરી પડયો. તેના સાથીઓ પણ તેની સાથે જ હતા. પોતાના થાણા માટેનો સામાન જાતે જ ઉતારવાની તેની ટેવ હજુ ગઈ નહોતી. બધોય સામાન અમે ઉતારી ગાડીમાં ખડકીને ઝૂંપડામાં લઇ ગયા. તેના પર તાડપત્રી ઢાંકી દીધી. સવારના આઠ વાગે કામ પૂરું થયું. પછી અમે ટ્રેક્ટરમાં બેસીને થાણા તરફ ઊપડયા. દૂર ટેકરીઓના ઢોળાવ ઉપર અમે ઝૂપડાંઓ તથા બેનાગના થાંભલા જોઇ શકતા હતા.

મુખ્ય મકાનના દરવાજામાં જ હજુ ગઇ કાલે જ મારેલું અને સાવ ઠરીને હિમ થઇ ગયેલું મોટું રીંછ ઊભું હતું. તેણે અમારા સ્વાગતમાં માથું નમાવેલું હતું અને પંજા ઉપર એક મોટા થાળમાં એક ડુંગળી, રોટીનો ટુકડો તથા મીઠું મૂકેલા હતાં. તેના ગળામાં એક મોટી વજનદાર સાંકળ લટકાવેલી હતી. તેની સાથે એક કાગળમાં 'ઉત્તર ધ્રુવની ચાવી' એમ લખ્યું હતું. સ્મીર્ટ તેની પાસે ગયો. અને આ ચાવીને હાથથી તોળી જોઇ અને કહ્યું: 'આ ચાવી આટલી વજનદાર છે, ત્યારે તાળું કેવું તોતીંગ હશે!'

ભોજનના ઓરડાનાં ટેબલો, સોસેજ, મુરબ્બા, બીસ્કીટ અને એવી બધીય સંઘરેલી વાનીઓ અને જાતજાતના દારૂના ભારથી તૂટું તૂટું થતાં હતાં. દીવાલો સરૈયા અને અભિનંદોથી મઢેલી હતી. આખી દીવાલ ઉપર એક છેડેથી બીજે છેડે સુધી '૮૨° અક્ષાંશ' નામનું પત્ર ચોડેલું હતું. અમારા એક સાથીએ ઊભા થઇને એ છાપાના મથાળામાં '૮૨°–૯૨° ઉત્તર અક્ષાંશ' એટલો સુધારો કર્યો.

બે દિવસના સતત શ્રમથી અમે મરણતોલ થાકી ગયા હતા છતા હજુ ગાઢ નિંદરમાં પડીએ તે પહેલાં પેપેનીનનું કામ બાકી

કર્યું. તેઓ ખોરાકના એકેએક ગાસડાપોટલાને ફરી ફરીને તપાસી લેતા હતા. તેના વૈજ્ઞાનિક સૂક્ષ્મયંત્રોને પણ બરાબર તપાસી લેતા હતા

'અમે અંધારુ થતા સુધી કામ કર્યા કરીશું.' પેપેનીને જાહેર કર્યું.

એના એક આ થાણામા રહતા મિત્રે તેને યાદ આપ્યુ, 'આ પ્રદેશમા હવે અંધારુ તો ઓકટોબર મહિનામા થશે '

પેપેનીન ખડખડાટ હસી પડયો ને પોતાની ભૂલ સુધારી· 'તો પછી આજ સુધી, બસ !'

તેઓ બીજે દિવસે સવારના આઠ વાગે સૂતા. ત્રણ આખા દિવસો ઊભે પગે રહ્યા પછીની ઊંઘ કેવી મીઠી હશે!

બીજે દિવસે અમારે માટે તો કામ ઊભું જ હતું. દરેક વિમાનની ટાકીમા પૂરતું પેટ્રોલ છે કે નહિ એ જોઇ લેવું જરૂરનું હતું. કારણ કે હવેની અમારી સફર લાબી, મુશ્કેલ અને જોખમી હતી ધ્રુવ ઉપર પહોચતા અને ત્યાથી પાછા ફરતા કેટલા કલાક જશે તે કોણ કહી શકે? એટલે પેટ્રોલની બધી ટાકીઓ તેના ઉપરના દાટા સુધી ભરી લેવાનું ઠરાવ્યું–એટલે કે ૧૯૮૦ ગેલન પેટ્રોલ! આ કામ ખૂબ આકરૂ હતુ. હવાઇ મેદાન ઉપર તો હિમઝઝાવાત પૂર જોશમા હતો ભયંકર પવન અમારા મોઢા ઉપર એવા જોરથી થપાટો મારતો હતો કે અમારે પવન તરફ પીઠ રાખીને અવળે મોઢે ચાલવું પડતુ હતું અમે આખે શરીરે રૂવાટીવાળા કોટથી ઢકાયના છતા પણ ઠરી જતા હતા દરેક વિમાનના ખલાસીઓએ પોતાના કપ્તાનની સાથે જઇને પેટ્રોલની ટાકીને બરફ નીચેથી ખોદી કાઢી અને તેને બરફગાડી ઉપર ચડાવીને વિમાન સુધી લઇ ગયા પછીનુ પેટ્રોલ ભરવાનુ કામ સૌથી મુશ્કેલ હતુ. ટાકીમાથી પપથી ઉલેચીને વિમાનની ટાકીમા ભરવાનુ હતુ, પપ હાથથી

ચલાવવાનો હતો. હાથ થોડી જ વારમાં દુખવા લાગ્યા હતા, એટલું જ નહિ પણ સાવ કરીને ઠીંગરાઇ ગયા હતા. બાર કલાકની એકધારી અને આકરી મહેનત પછી અમારું આ કામ પૂરું થયું. બીજા વિમાનીઓ તો આ કામ બીજે દિવસે માંડ પૂરું કરી રહ્યાં.

ઊંઘ ખેંચ્યા પછી વળી યાંત્રિકો યંત્રના એકેએક ભાગને ફરી ફરીને તપાસી ગયા. આટલી મફર બાદ પણ તેના કોઇ પણ ભાગને ઇજા નહોતી થઇ.

પણ હજી કામ કાંઇ ઓછું ન હતું. પેપેનીન અને તેની ટુકડીને તો તમે નવરી જ ન દેખો. ઘડીક વીજળી ઉત્પન્ન કરનાર યંત્રને લઇને તેઓ બેઠા હોય તો ઘડીક રબ્બરની હોડીઓમાં હવા ભરતા હોય. ક્યારેક કૂતરાગાડીમાં સામાન લાવતા હોય. ગમે તેવું તોફાન, વરસાદ કે બરફ હોય, તેની તેમને પરવા ન હતી. તેમના ધ્રુવથાણાના એક એક સાધનની તેઓએ અહીં આખરી પરીક્ષા કરી લીધી. રૂડોલ્ફલેન્ડ ઉપરની લોહચુંબક શક્તિની વધઘટનું માપ અને એ માપનાર યંત્રોની ચોકસાઇનું કામ એકી-સાથે કરવામા આવ્યું. બેતાર-યંત્રનું આખું કમઠાણ એ લોકોએ અહીં ઊભું કર્યું; અને તેની પણ પરીક્ષા કરી. ક્રેંકલ ગમે તેવી હવા હતી તોયે તે યંત્ર પાસે બેસી રહ્યો. આ યંત્ર સુંદર રીતે કામ આપતું હતું. ક્રેંકલે અહીં બેઠા બેઠાં મોસ્કો ને ઠેઠ નોવો-સીબીરીસ્ક સુધીના સ્ટેશનોને સાંભળ્યા. જર્મન રેડીઓ પરનાં બૂમબરાડા, બ્રાઝીલનાં નૃત્યો આ બધું ચોખ્ખું સંભળાતું હતું. પાણી માપવાના તથા એવા જ બીજાં યંત્રોને લઇને શિર્શોવ મંડ્યો હતો. ટૂંકામાં ધ્રુવ પર નાખવાનું આખું થાણું અહીં કરી દેવામા આવ્યું હતું.

પેરેશીનના સંગ્રહનું કામ સૌથી મુશ્કેલ હતું. પેરેશીન એ જ આ ધ્રુવથાણાનું મુખ્ય બળતણ હતું. ખાસ રબ્બરના બલૂનો આ

પેરેફીન ભરવા માટે તૈયાર કરવામાં આવ્યા હતા. પહેલા પેરેફીનને તેના મુખ્ય ડબ્બામાંથી ચૂસીને ખેંચવાનું અને પછી તેને રબ્બરના બલૂનમાં વહેતું મૂકવાનું. આ કામ બધું થઇને ગાઢ વખત કરવું પડયુ.

કેંકયે કામ પૂરું કર્યા પછી કહ્યુ : 'હંહ ? આટલું પેરેફીન તો મારે આખી જિંદગી ચાલે. કોઇ સિગારેટ લઇને મારી પાસે ન આવતા. નહિ તો હું આખો ઊભો ને ઊભો સળગી ઊઠીશ.'

બધુ ય તપાસી લીધા પછી પાછું પેપેનીનની ટોળીએ બધો સામાન સંકેલીને હવાઇ મેદાનમાં આણ્યો અહીં બધા સામાનને કાંટે ચડાવીને બરાબર જોખ્યો. કારણ કે હવે દરેક વિમાનને માટે સામાનના વજનની હદ બાંધવી જરૂરી હતી. એક એક અધોળ વજનની પણ ગણતરી કરવાની હતી.

વધારાનો જેટલો સામાન હતો. તે બધો અહીં નીચે ઉતારી નાખ્યો. એકેએક વિમાન પાસે આવા સામાનનો ઢગલો પડ્યો હતો. મુખ્ય યાત્રિક ઇવાશીના નિમાસો નાખતો નાખતો આ ઢગલા ફરતા આંટા મારતો અને લાગ જોઇ નજર ચુકાવીને થોડોક સામાન વિમાનમાં મૂકવા પ્રયત્ન કરતો, પણ મોનોકોવની કરડી આંખ જોતા જ પાછો તે કાંઈ ન જાણતો હોય તેમ તે સામાન પાછો તેની જગ્યાએ મૂકી દેતો.

અમારા આવ્યા પછી એક અઠવાડિયા બાદ ફરી આખા રૂડોલ્ફલેન્ડના વસ્તીને કામ પર બોલાવવામાં આવી. અને આ વખતે પેપેનીન અને તેના સાથીઓ માટેનો તમામ સામાન વિમાનમાં ભરવામાં આવ્યો ફરી પાછા બહાર પડેલા ગજના ગંજ આ વિમાનના ગર્ભમાં અદૃશ્ય થઇ ગયા ખાવાનો સામાન દરેક વિમાનમાં સરખે ભાગે વહેંચી નાખવામાં આવ્યો હતો. કદાચ એકાદ વિમાનને અકસ્માત નડે તો પેપેનીન માટેનો ખોરાક આ વિમાનના માણસોને કામમાં આવી શકે વધારે ચોકસાઇ ખાતર એકાદ મણ

ન્ટેટલા ખોરાકના ડબ્બા દરેક વિમાનમાં ખાસ વિમાની છત્રી-વાળી કોથળીઓમાં ભરીને મૂકયા હતા. આકસ્માત કોઇ વિમાન તૂટી પડયું તો બીજાં વિમાનો તેની મદદે કાં તો નીચે ઊતરે ને તેમને ઊંચકી લે પણ કદાચ એ ક્ષણે નીચે ઊતરવા માટે અનુકૂળતા ન હોય તો આ વિમાનની છત્રી દ્વારા નીચે ખાવાનો સામાન મોકલી શકે.

પેપેનીને પોતાની ટુકડી માટે જેના વગર ન જ ચાલે તેવી વસ્તુઓ લીધી હતી. કેટલોક ખાવાનો સામાન તો આ ચારેય વિમાનોના બીજા સાથીઓ માટે આણેલા સામાનમાંથી તેને મળી રહેશે એમ તેની ગણતરી હતી.

"આપણે તો ટોપી કાઢીને બધા વિમાનીઓ પાસે ભીખ માગી લેશું. કોઇક ચાનો પ્યાલો આપશે તો કોઈક ચૂસો આપશે, તો કોઇ વધારાની ડોઝ આપશે. અને તમે બધા ય પાછા જતી વખતે તમારાં કપડાં ય મૂકતા જજો. હવે તમારે તો પાછા દક્ષિણમાં જવું છે, એટલે વાંધો નહિ આવે."

આ પ્રવાસમંડળના યોજકોએ પોતાનાં તમામ શક્તિ અને સાધનો ઉત્તરધ્રુવનો કિલ્લો સર કરવા માટે એકત્ર કર્યાં હતાં. બે વિમાનો તો અહીં આ ટાપુમંડળના પાસિફિક અખાતમાં રાખેલાં હતાં. આ નાના વિમાનો ઝડપથી એકથી બીજી જગ્યાએ સંદેશાની કે સામાનની આપલે કરવામાં બહુ જ કામ આવે એવા હતાં.

આ રીતે આ ઉત્તરધ્રુવ પ્રદેશની આખરી જમીન ઉપરના મેદાનમાં મોટાં ચાર એન્જિનવાળા ચાર, બે એન્જિનવાળું એક અને નાનાં એવાં બે વિમાનોનું લશ્કર ધ્રુવ ઉપરના આખરી હલ્લા માટે તૈયાર થઇને ઊભું હતું. પણ હવા હજુ યારી આપે તેવી નહોતી. અને એક પછી એક એક દિવસો વરસની જેમ જવા લાગ્યા. પેપેનીનની ટોળી કામ ન હોય તો પણ કયાંકથી

કાઢે એવી હતી. એક વાર શિર્શોવ અને ક્રિયાડોરોવે બરફના જોડા પહેરીને ફરવા નીકળવાનું નક્કી કર્યું. પેપેનીનને ખબર પડી એટલે તેણે તેમની ધૂળ કાઢી નાખી 'તમને ખબર છે? તમારા એક એકના ઉપર આપણી સરકારે કેટલો ખર્ચ કર્યો છે? તમારા માથી એકાદનો હાથ કે પગ ભાગ્યો એટલે આપણા કામમા એટલી ખોટ આવે, અને તેમા ખરી ખોટ કોને આવે? આપણી સરકારને'

'પણ પેપેનીન, હુ ક્યાક એકાદ ખાડો જોઉં કે તરત જ પડવાનું મન થાય છે!' શિર્શોવે પોતાનો બચાવ કરવા પ્રયત્ન કર્યો, પણ પેપીનીનના ડોળાએ તેને આગળ વધતા અટકાવ્યો. 'અચ્છા, હવે એમ નહિ કરુ'

આ ઉપરાત પેપેનીન અને તેના સાથીઓ આ પ્રવાસમંડળના બીજા મિત્રો પાસેથી એક પછી એક જઇને પ્રવાસની, પરાક્રમની, એવી બનેલી વાતો સાભળીને ભેગી કરતા, એમાની કેટલીક વાતો તો લગભગ પરીકથા જેવી જ લાગે આ વાતોનો સંગ્રહ દરેક પાસે જુદો જુદો હતો. એટલે આખા વરસ સુધી ચાલે એટલો વાતોનો ભડાર તેમની પાસે થઇ ગયો

કોઇ કોઇ વાર આ ચાર જણની મંડળી શ્મીડટની સાથે પોતાના થાણાના ભવિષ્યની ચર્ચા કરતા. ધ્રુવપ્રદેશ ઉપરનો વહેતો બરફ તેમના થાણાને કેટલે સુધી લઇ જશે, તેની તેઓ અટકળ કરતા કારણ કે આ બરફના પ્રવાહના નિયમો હજુ સુધી કોઇએ જાણ્યા નથી. કદાચ આ વહેતો બરફ એ ચારેયને કેનેડાના કિનારે લઇ જાય, કદાચ પાછા રશિયાને કિનારે હાકી જાય કે ગ્રીનલેન્ડનો પ્રવાસ પણ કરાવે

'આહા!' પેપેનીને કહ્યું 'જો અમે તણાતા તણાતા એવી જગ્યાએ પહોચી જઇએ કે ત્યાં કોઇ માણસ પહોચી જ ન શકે તો કેવી મઝા આવે? આપણને ત્યાથી કેટલું જાણવાનું મળે?'

'પણ તને તેની બીક નથી લાગતી ?' વેાડોપિયાનેાવે હસીને કહ્યું 'કોઇ માણસ ન આવી શકે તેા પછી ત્યાંથી તમે ય પાછા કયાંથી આવી શકશેા ?'

પેપેનીન તેને જવાબ આપવા જતેા હતેા, ત્યાં ગીનફીન વચ્ચે બેાલી ઊઠયેા: 'મને તેા લશ્કરમાંથી અહીં મેાકલ્યેા છે.' મને યાદ છે કે સરદારે મને બેાલાવ્યેા ને કહ્યું કે તારે એક પ્રવાસમંડળ સાથે જવાનું છે, ત્યાં જવામાં જિંદગીનું જોખમ રહેલું છે, એ ખ્યાલમાં રાખજે. હું ય ઘડીક તેા મૂંઝાયેા. આ સેાવિયેટ સંઘમાં એવી તે કઇ જગ્યા હેાઇ શકે કે ત્યાં મારું માથું સલામત ન હેાય ? એવી જગ્યા કેાઇ છે જ નહિ.'

અમે રેાજ આખી દુનિયાના લગભગ ૩૨૦ જુદાં જુદાં સ્થળેા-એથી આવતા હવામાનના અહેવાલેા મેળવીને સારી હવા માટે તાકીદે બેઠા હતા. કુદરતે જાણે વેરભાવે અમારે માટે તેના તમામ ચક્રવાતેાનું લશ્કર અમારી સામે મેાકલી દીધું હતું, અને બધા ય પ્રતિચક્રવાતેાને કેનેડાના કેાઇ ખૂણામાં સંતાડી રાખ્યા હતા.

* * *

ચેાથી મે એ સાંજનાં જોરથી ફૂંકાતા પવને વાદળાંઓને વિખેરી નાખ્યાં. સૂર્યના પ્રકાશથી જાણે આખું વાતાવરણ ચેતન-મય બની ગયું. અમારા બધાનાં દિલમાં જાણે નવેા જ પ્રાણ આવ્યેા. મધરાત થઇ, પણ કેાઇ સૂતું નહિ. બધા ય ઉત્તરધ્રુવ સુધીની સફરની જ વાતેા કરતા હતા. પણ હવામાન શાસ્ત્રી ઝેર્ઝે-વીસ્કી આ ઉત્સાહ ઉપર ઠંડું પાણી રેડયા કરતેા હતેા. તેનું માનવું એમ હતું કે ખુદ ધ્રુવબિંદુ ઉપર તેા વાદળાં જ છવા-યેલાં છે. એટલે ત્યાં ઊતરવું મુશ્કેલ છે, અને જો ઊતરાય એમ ન હેાય તેા ત્યાં ઊડી આવવાનેા કંઇ અર્થ નથી. પણ અમે આવી સારી હવા એટલા લાંબે વખતે જોઈ કે અમે ત્યાં સુધી

એક ઊડ કરી આવવાનો વિચાર છોડી ન શકયા ! છેવટે એમ ઠર્યું કે ગોવોવિનનું વિમાન લા જઈને ઊંચેથી એ પ્રદેશનું નિરીક્ષણ કરી આવે. શેવેવેરે ગોવોવિનને કહ્યું: 'જરા ઊંઘ લઇને દોઢેક કલાક પછી તારે ઊપડવાનું છે.'

બરાબર ૭ વાગે ઘસઘસાટ ઊંઘતા ગોવોવિનને તથા તેના સાથીઓને શેવેવેરે ઉઠાડયા તેના સાથીઓ પોતપોતાનું કામ સંભાળવા લાગ્યા. ગોવોવિને વિમાનનો સામાન તપાસી લીધો, ૨૩૨૫ કિલોગ્રામ પેટ્રોલ, ૭ દિવસનો ખોરાક, એક તબુ, એક રબ્બરની હોડી, બરફના જોડા, રાઇફલો–આ બધો સામાન વિમાનમા ભરેલો હતો.

એન્જિનનું ગુંજન શરૂ થઇ ગયું. સુકાની વોલ્કોવ, કેકુશેવ અને ટેરેન્ટીવ યાત્રિકો તથા સ્ટ્રોમિલોવ બેતાર–સંચાલક પોતપોતાની જગ્યાએ બેસી ગયા. ગોવોવિને ક્ષિતિજમા એક નજર નાખી પોતાના સાથીઓ સાથે હાથ મિલાવ્યા ને વિમાનમા ચડયો. એક ટ્રેકટરે આવીને વિમાનને ઊપડવાની જગ્યાએ આણ્યું. વિમાનીએ થ્રોટલ ચાલુ કર્યું. વિમાન ધીમેથી ઊપડયું, અને થોડેક જઇને અટકયુ. વિમાનમા દોઢ ટન જેટલો વધારે સામાન ભર્યો હતો અને જામી ગયેલા બરફના ખીના જેવા અણીદાર ઠૂંઠા તેને અટકાવી દેતાં હતા

એટલે વિમાનીએ નવો રસ્તો કાઢયો. તેણે વિમાની મેદાનમાથી નીચે ઢાળમા વિમાનને નીચે ઉતાર્યું અને ઢાળથી મળતી મદદથી વિમાન ઊપડયું ને બરાબર ૧૧–૨૩ મિનિટે હવામા ચડયું સીધી રીતે વળાંક લઇને પાછુ વિમાન મેદાનની સાવ માથે આવ્યુ ને ત્યાંથી પાછુ થાણા ઉપર એક ચક્કર લગાવીને માર્ગે પળ્યુ. થોડી જ મિનિટમા એન. ૧૬૪નુ વિમાન ઉત્તર દિશામા અદૃશ્ય થઇ ગયું.

'બધા પોતપોતાના વિમાને પહોંચી જાઓ' વેડોપિયાનોવે હુકમ છોડયો 'એન્જિનો ગરમ કરવા માટે દીવાઓ ગોઠવી દો'

અમે આતુરતાથી અમારા છડીદારના અહેવાલની રાહ જોઇ ર્લા હતા વિમાન અદ્ધર ગયુ કે તરત જ તેમાથી સ્ટ્રોમિનોવે રૂડોલ્ફ લેન્ડ સાથેનો સંદેશવ્યવહાર શરૂ કરી દીધો શ્મીડ્ટ, શેવેલેવ, અને સ્પીરીન તો બેતાર-યંત્રના ઓરડામાથી બહાર જ ન નીકળે બોગ્ડાનોવ હજુ પેન્સિલથી કાગળ ઉપર બેતાર-સંદેશ ટપકાવે ત્યા તો બધા વાચવા મડી પડે ગોનોવિન જેમ એક પછી એક અક્ષાશ વટાવતો જાય તેમ નિરાતે ખબર આપ્યા કરતો હતો.

" ૮૪ અક્ષાશ, ૮૫, ૮૫ "

જાણે કે રોજ બ રોજનુ કામ હોય તેમ ગોનોવિન સીધી સાદી રીતે બરાબર ઉત્તર દિશાને વીંધી રહ્યો હતો 'હવા ચોખ્ખી દશ્ય સ્પષ્ટ બરફ જામેલો, બધુ બરાબર' તેના સદેશાનો આ સાર

આવા ઉત્સાહજનક ખબરથી આનદમા આવીને બધા યાત્રિકો પોતપોતાના વિમાનના યત્રોને બરાબર સજ્જ કરવા લાગી ગયા એક પછી એક પખાઓ ફરવા શરૂ થઇ ગયા બરફમા જામી ગયેલા વિમાનના પગા-ધીમલા-ની આસપાસનો બરફ સાફ કરવામા આવ્યો

'કામ બધ' પાછો મેદાનમા હુકમ ફેલાઇ ગયો ધ્રુવબિંદુ ઉપર વાદળા છવાયલા છે ગોનોવિન ખૂબ ઊંચાઇએ ઊડી રહ્યો છે વાદળામાથી નીચે ઊતરવાનો માર્ગ નથી'

૮૮ અક્ષાશે ગોનોવિનના વિમાનને વાદળાઓની મોટી દીવાલ સામે જ મળી વિમાન તરત જ ઊચે ચડયુ, ને આગળ વધ્યુ અને હવે ૮૯ અક્ષાશની લગોલગ આવી ગયુ હતુ ફક્ત હવે આઠ માઇલ જ બાકી હતા અમારુ મન તો આ વિમાનની પાછળ પાછળ આતુરતાથી ઊડી રહ્યુ હતુ અમારા પાચ વીર સાથીઓને અમે કલ્પનામા

નિહાળી રહ્યા હતા. અમારા મનમાં ચિંતાની છાયા પણ પથરાયેલી હતી તેઓ પાસે પાછા ફરવા જેટલું પેટ્રોલ રહ્યું હશે? વેાડો-પીઆનોવ અને સ્પીરીન તો કાગળ પેન્સિલ લઇને પેટ્રોલની વપરાશનું ગણિત ગણવા લાગી ગયા હતા. પેટ્રોલ માંડ માંડ થઇ રહે તેમ હતું.

'તેમને પાછા બોલાવો' શ્મીડટે થોડો વખત વિચાર કરીને કહ્યું 'આપણે તેમના જીવનને જોખમમાં ન મૂકી શકીએ. પણ સંદેશો એવી જાતનો મોકલો કે જો ગોલોવિનને પાછા ફરી શકાશે એવી ખાતરી હોય તો ભલે ધ્રુવબિંદુ સુધી ઊડી આવવાનું જોખમ ખેડે"

એક મિનિટ પછી અહીંથી બેતાર-સંદેશ છૂટયો.

"બને તેટલી ઊંચાઈ પકડો. આગળ શું છે તે જુઓ અને પાછા ફરોઃ શ્મીડ્ટ."

ગોલોવિને પોતાની સફર ચાલુ રાખી ૧૬-૩૨ કલાકે તેનો સંદેશ આવ્યો.

'૯૦° ધ્રુવબિંદુ બરાબર અમારી નીચે, પણ વાદળાથી છવાયેલ છે. વીંધીને જવામાં નિષ્ફળ. પાછા ફરીએ છીએ ગોલોવિન.'

તાળીઓના ગડગડાટથી આખું મેદાન ગાજી ઊઠ્યું.

પહેલો સોવિયેટ નાગરિક, સોવિયેટ વિમાનમાં બેસીને ધ્રુવ ઉપર પહોંચ્યો, તેમણે સાબિત કરી બતાવ્યું કે તેઓ ધરતીના કોઈ પણ છેડે જઇ શકે છે. તેમના મંડળના અને સરકારના કોઇ પણ કામને તેઓ પાર પાડી શકે છે. આખા મંડળનો એક એક સભ્ય તેમના આ વીર સાથીઓ માટે અને તેમની દેશભક્તિ માટે ગર્વથી ફુલાતો હતો.

અમે બધા હવાઇ મેદાનમાં પહોંચી ગયા. પણ આ પ્રદેશની હવા! તેને બદલાતાં શું વાર? હવાઇ મેદાનની પાસેની

ઉપરથી ધુમ્મસ ધસારા બંધ બરફ ઉપરથી ઊતરી રહ્યું હતુ. પહેલા તો તે આછુ હતુ પણ ધીરે ધીરે ગાઢ બનતુ હતુ થોડી વારમા તો તે નક્કર જ બની ગયુ ધોળે દિવસે પણ માઇ હજાર ડગના દૂર આવેલુ વિમાન પણ જોઇ ન શકાય વાદળાઓ અમારી ઉપરથી પસાર થઇ રહ્યા હતા પરન્તુ ઉત્તરમા અમારાથી ૭ માઇલ જ દૂર પાછો સૂર્ય પ્રકાશી રહ્યો હતો અમારા થાણામા પણ ધુમ્મસ ન હતુ અમે હવાઇ મેદાનના ખૂણા ઉપર મોટા તાપણા સળગાવ્યા, તોપણ અમને બીક હતી કે આવા ભારે ધુમ્મસમા વિમાનને ઉતારવુ એ પૂરુ જોખમવાળુ કામ છે એટલે ગેવેનેવે એમ સૂચના કરી કે ગોલોવિન થાણા પાસેના નાનકડા હવાઇ મેદાનમા પોતાનુ વિમાન ઉતારે એ સિવાય બીજો કોઇ ઉપાય નહોતો અમે તરત જ તે નાનકડા મેદાને દોડી ગયા અને ત્યા મોટો 'T'—અંગ્રેજી ભાષામા અક્ષર ' ટી '—નો નિશાની કરી ધુમાડાના 'ફટાકડા ' તૈયાર રાખ્યા, ગોલોવિનને પણ અમારી યોજના રેડિયોદ્વારા જણાવી દીધી

પણ ગોલોવિનનો પત્તો ન હતો એને પહોંચવા માટેનો વખત ભરાઇ ચૂક્યો હતો વિમાન બરાબર આ બેટની દિશામા બેતાર દીવાદાંડીની દોરવણી પ્રમાણે ચાલ્યુ આવતુ હતુ પણ એકાએક વચ્ચે ક્યાંક આડે રસ્તે ચડી ગયુ

અમે એ વિમાનમાથી આવતી બેતાર નિશાનીઓથી એટલુ જોઇ શકયા કે વિમાન બહુ દૂર નથી અને આ રેંગલલેન્ડની આસપાસમા જ ચક્કર મારી રહ્યુ છે ધુમ્મસ અને વાદળામા તે દેખાય એમ ન હતુ તેની ટાંકીમા પેટ્રોલ પૂરુ થવા આવ્યુ હતુ અંદરના માણસોની સ્થિતિ ભારે જોખમી ભરી હતી અમે મૌન પણે ક્ષિતિજ તરફ મીટ માંડી ઊભા હતા મેં ગુરૂક વળી અહીંના નાનકડા વિમાનમા બેસીને તપાસ કરવા ચક્કર મારી આવ્યો પણ નિરાશ થઇને પાછો ફર્યો

'એ.. ...વિમાન .....' સ્મેન્ડીન ગાજી ઊઠ્યો. બધાના મુખમાથી 'હાશ' નીકળી. વિમાન સમુદ્ર ઉપર થઇને પશ્ચિમ દિશામાથી આવી રહ્યું હતું. તે થાણાની ઉપર થેાડું એક ઘૂમ્યું, અને નીચે ઊતર્યું. વિમાન બરાબર ૨૨-૪૫ મિનિટે 'ટી' આકૃતિ ઉપર થઇને હવાઇ મેદાન ઉપર દોડયું. ત્યા એકાએક તેનું ડાબું એન્જિન બધ પડી ગયુ, અને આખું વિમાન એક ટેકરી પાછળ અદ્રશ્ય થઇ ગયુ. અમે તરત જ તેની પાછળ દોડયા. ટેકરી ઉપર ચઢીને જોયું તેા એક ઊંચી ધારના બરાબર છેડે તે આવીને અટક્યું હતું. તેની નીચે બરાબર સમુદ્ર આવી રહ્યો હતેા જોખમને વરતી જઇને વિમાનમાથી બે જણુ બહાર કૂદી પડયા હતા, અને વિમાનની નીચેની ગાડીને પકડીને તેને આગળ વધતું અટકાવવા પાછુ ખેચી રહ્યા હતા. આ પ્રયત્નથી વિમાન આગળ વધતું અટકી ગયુ.

ગેાનેાવિન વિમાનમાથી નીચે કૂદ્યો પેાતાના સજી ગયેના હાથ પગને માડ માડ તે હલાવી શકતેા હતેા છતા એવા હાથથી પણુ તે પેાતાના સાથીઓને ભેટ્યો, અને તરત જ વિમાનના ડબ્બાની નીચેના ભાગમા જઇને પેટ્રોલના નળની ચકલી ફેરવી ને તેમાથી ચૂતા પેટ્રોલવાળી જગ્યા તપાસી

'બરાબર વખતસર પતી ગયુ.' તેણે ધીમેથી કહ્યુ અને પછી અમારા તરફ ફરીને કહ્યુ 'પેટ્રોલની તગીથી જ આ એન્જિન બંધ પડી ગયેલું' વેાલીચ મારા પગ પાસે બેસીને ટાંકીમાથી પટ્રોલનું ટીપેટીપું ખેચ્યા કરતેા હતેા."

સ્મીડટ આની પહોચ્યેા તે ગેાનેાવિનને ભેટી પડ્યેા, ને તેને તથા તેના સાથીઓને ધન્યવાદ આપવા લાગ્યેા. ગેાનેાવિને ટૂકાણા સવાલેાના જવાબ આપ્યા તે ખરેખર ખૂબ થાકી ગયેા હતેા સતત અગિયાર કલાક સુધી રાતના ઉજાગરામા તેણે આ વિમાન હાકયુ હતુ.

ગેાલેાવિનની આપવીતીઃ—

આરામ લીધા પછી ચા પીતાં પીતાં ગેાલેાવિને પેાતાની કહાણી કહેવા માંડી :

અહીંનું શિયાળુ થાણું વટાવ્યા પછી બરાબર ઉત્તરમાં મેં હંકાર્યું. ફ્રેડોલ્ફલેન્ડની ઉપર મેં વાદળાંના બધ્ધ થરો જોયાં. મેં ઊંચાઇ પકડવા માંડી સૂર્યને આધારે અને ફ્રેડોલ્ફલેન્ડની નિશાનીઓના આધારે હું વિમાન હાંકી રહ્યો હતો. આ નિશાનીઓ મને ઠેઠ મારી સફરના છેડા સુધી મળ્યા કરી, અને વળતાં પણ તેને જ આધારે હું પાછો આવતો હતો. હવાઇ સુકાની વેાલ્કોવે જોયું કે પવનને લઇને વિમાન જરાક આડે માર્ગે જતું જાય છે. તેણે તરત જ તે સુધારી લીધું. તે વારંવાર હવાઇ માર્ગ સફરનેા અહેવાલ મને મારી ઓરડીની બારીમાંથી માથું નાખીને આપતેા. હું એક પછી એક મારા સાથીઓને તે વાંચવા માટે પસાર કરતેા અને સ્ટ્રોમિલેાવ તેને રેડિયેા દ્વારા ફ્રેડોલ્ફલેન્ડ પર મેાકલતેા. આ કામ બહુ જ આકરું હતું. ફ્રેડોલ્ફલેન્ડ છેાડયા પછી થેાડી જ વારે નીચે પાણીની જગ્યાએ બરફનાં મેાટાં મેાટાં મેદાનેા છૂટાં છૂટાં દેખાવા લાગ્યાં. લગભગ ૮૪ અક્ષાંશે અમને ખરેખર બરફનાં મેદાનેા જોવા મળ્યાં. આગળ જતાં તેા કેટલાય કાળનાં જામીને પડેલાં બરફનાં મેદાનેા શરૂ થઇ ગયાં. ૪૫૦૦ ફીટની ઊંચાઇએથી પણ આ મેાટાં રાક્ષસી ચેાસલાનું દળ કેટલું જાડું હતું, તે જોઇ શકાતું હતું. મેાટા હવાઇ દળના કાફલા સાથે ઊતરી શકે તેવા મેાટાં બરફનાં મેદાનેા પથરાઇને પડયાં હતાં.

શરૂઆતમાં મેાટા હિમ-પર્વતેા તરતા દેખાતા હતા, તે પછીથી અદૃશ્ય થઇ ગયા. કયાં ય જમીન દેખાતી ન હતી. અમારી આંખેા ખેંચાઇ ખેંચાઇને જમીનને ઝંખી રહી હતી. આહા! અહીં કયાં ય જમીનની શેાધ થઇ જાય તેા!

વિમાન ખૂબ લહેરથી અને જરાય હાલ્યા વગર ઊડી રહ્યું હતું. કલાકની ૧૦૦ થી ૧૨૦ માઇલની તેની ઝડપ હતી.

વાદળાંઓ આવતા બંધ થયા. અમે ૮૩,૮૪,૮૫ અક્ષાશ વટાવી ગયા. સોવિયેટ વિમાનો આ પહેલા આટલે દૂર સુધી કદી આવ્યાં ન હતાં. છતા અમને એમ જ લાગતું હતું કે અમે રોજનું કામ જ કર્યા કરીએ છીએ. પવન બિલકુલ ન હતો, હવામા ઊલટી હૂંફ હતી

અમે ૮૫ અક્ષાશને કાપ્યું ત્યારે અમે અમારી ડાબી બાજુએ પીંછાના ઢગલા જેવા વાદળા જોયા, અને તે લગભગ દોઢસો માઇલ સુધી અમારી માથે રહ્યા. પવન પણ બરાબર સ્થિરપણે વાતો હતો. એન્જિનો મસ્ત રીતે ચાલી રહ્યા હતા. બરાબર ૮૮° અક્ષાશે એકાએક ડાબી બાજુની મોટર બંધ પડી ગઇ. મેં તરત જ નીચે ઊતરવા માટેની જગ્યા પસંદ કરી લીધી અને નીચે ઊતરવાનો વિચાર કરતો હતો ત્યા પાછી મોટર ચાલુ થઇ ગઇ મને લાગે છે કે એક ટાકીમાના પેટ્રોનમાથી બીજી ટાકીનું પેટ્રોલ ચાલુ કરવા જતા વચ્ચે થોડો વખત પેટ્રોન આવતું અટકી ગયું હશે. મને બહુ જ પાછળથી ભાન થયું કે આ બનાવથી હું ગભરાયો ન હતો. મને ગભરાવાનો વખત જ ક્યા હતો?

૮૮ અક્ષાશે અમારા વિમાનની સામે વાદળાની દીવાલ કેટલી જાડી છે, અને કઇ જાતની છે, તે જોવાનો વિચાર કર્યો. અમે છ હજાર ફીટ ઊંચે ઊડી રહ્યા હતા પહેલા તો આ દીવાલમા વચ્ચે વચ્ચે બાકોરા આવતા હતા. પછી તે બંધ થઇ ગયા વિમાન વાદળાના ગાઢ સમુદ્ર ઉપર ઊડી રહ્યુ હતુ. આ રીતે અમે ૮૯° અક્ષાશે પહોંચ્યા. આ ક્ષણે કેકુશેવે મારા કોટનો કાંઠો પકડ્યો ને મને એક બેનાર-સંદેશની ચિઠ્ઠી આપી. આ ચિઠ્ઠી તમારા તરફથી આવી હતી, અને તેમા અમને ઊચે ચડવાનું તથા આસપાસ નજર ફેરવીને પાછા ફરવાનું જણાવ્યું હતુ

મેં કેકુશેવને પૂછ્યું: "કેટલું પેટ્રોલ બાકી છે?"

પેટ્રોલ અરધાથી થોડુંક વધારે હતું. કાંઇ વાંધો નહિ, મેં તરત જ વોલ્કોવને પૂછ્યું : 'ધ્રુવબિંદુ કેટલું દૂર છે?' તેણે જવાબ આપ્યો: 'સાઠ માઇલ'

'ઠીક ત્યારે' મેં નક્કી કર્યું 'ચલાવ આગળ, આવી જગ્યાએ કંઇ વારંવાર અવાય છે!'

અમે સફર ચાલુ રાખી.

તરત જ વોલકોવ પોતાની જગ્યાએથી ઊભો થયો, ને જોરથી હાથ હલાવવા મંડી પડયો. હું સમજી ગયો. ધ્રુવ! મેં નીચે જોયું. માનવજાત જે બિંદુને જોવા માટે યુગોથી ઝંખે છે તે જ આ જગા! અમારી નીચે સફેદ વાદળાં પથરાઇને પડયાં હતાં. તેના ઉપર સૂર્ય પ્રકાશતો હતો. ઉષ્ણામાપક યંત્રમાં "–૨૯°" પારો નોંધાયો હતો. અમારી ઊંચાઇ ૫૪૦૦ ફીટ હતી. આસપાસ કાંઇ અસાધારણ ન હતું.

મેં શ્મીડટને અહીંથી અમારા ધ્રુવ પહોંચ્યાનો સંદેશ મોકલ્યો, વિમાનને પાછું વાળ્યું, અને એટલા જ વેગમાં પાછું મારી મૂક્યું. મને આ ધ્રુવ ઉપર બે ત્રણ ચક્કર લગાવવાનું ઘણું મન હતું. પણ એટલું પેટ્રોલ વધારે ન હતું સ્ટ્રોમિરોવે વિમાનમાંથી તેલની એક કૂંપી ભરીને નીચે નાખી તે કૂંપી ઉપર અમારા વિમાનનું નામ તથા તારીખ લખેલા હતા આ કૂંપીમાં આ પૃથ્વીની ધરીને એક વાર ઊંજવા માટે પૂરતું તેલ હતું.

વળતી મુસાફરી પણ એ જ રીતે અમે ચાલુ રાખી. ૮૮ અક્ષાંશે વાદળો અટકી ગયા. પાછા નીચે બરફના મેદાનો અને વચ્ચે વચ્ચે મોટી નહેરો આવવા લાગી. અમે સૂર્યના પ્રકાશમાં તથા રૂડોલ્ફલૅન્ડ ઉપરથી આવતી બેતાર–નિશાનીઓને આધારે

આધારે ચાલ્યા આવતા હતા કોઈ વાર નિશાનીઓ બંધ થઇ જાય, અને સંદેશાઓ આવવા લાગતા સામાન્ય રીતે અમે થાણાની સાથેના વ્યવહારને બરાબર જાળવી રહ્યા હતા.

એક પછી એક અક્ષાંશને અમે પાછળ મૂકતા ગયા. પછી અમે જરાક ચિંતાતુર થવા લાગ્યા પેટ્રોલ ઠેઠ સુધી ટકશે? કેકુ-શેવ વારંવાર પેટ્રોલ માપવાના યંત્ર સામુ જોયા કરતો. અમને ફ્રેડ્રિકસ્ટેન્ડથી ખબરો મળ્યા કે મુખ્ય વિમાની મેશન અને બેટ ઉપર વાદળા છવાએલા છે અમારી નીચે પાણીની મોટી મોટી નહેરો સ્પષ્ટ દેખાતી હતી કેકુશેવ રબરની હોડીને બે ચીને પોતની પડખે લાવી રહ્યો હતો. કદાચ નીચે ઊતરવું પડે તો? દરેનીરે ખાવાના ખોરાકના બે ડબ્બા પડખે કરી લીધા હતા

રૂડોલ્ફ્રેન્ડથી સિત્તોર માઇલે અમને વાદળા મળ્યા અમને આની ચેતવણી તો મળી ગઇ હતી અમે તેની પાસે આવ્યા, ને અણધારી રીતે બેનારથી મોકલાતી નિશાનીઓની દિશામાંથી છેટા ખસી ગયા અમે એ નિશાનીઓ પકડવા માટે અમારો માર્ગ બદલ્યો પણ તેમા નિષ્ફળ થયા

અમે અત્યારે કઇ જગ્યાએ ઊડી રહ્યા છીએ તે પાછું અમે રૂડોલ્ફ્રેન્ડ ઉપર પૂછાવ્યું, અને તેમણે તે બતાવ્યું અમે અમારા માર્ગ ૧૦ ડીગ્રી ફેર યો

વાદળાને લીધે અમે બેટને જોઇ શકયા નહિ અમે નીચે આવ્યા ને વાદળાની નીચે પાણીથી લગભગ ત્રાજુસો ફીટની ઊંચા-ઇએ ઊતર્યાં અમારી ગણતરી પ્રમાણે પેટ્રોલ હવે માત્ર થોડુ રહ્યુ હતુ

એકાએક અમે બરફથી છવાએલી ટેકરીઓ જોઇ અમે નાગા ઉપરથી નક્કી કર્યુ કે તે કાર્લ એલેકઝાંડરનો બેટ હતો એટલે કે રૂડોલ્ફ્તેન્ડ અમારી ડાબી બાજુએ હતો. મે પૂર ઝડપે

તે તરફ વિમાનને વાળ્યું. અને પૂર્વમાં થોડી જ મિનિટ બાદ અમે ડેડ્‌હોર્સનો કિનારો જોયો.

આખરે અમારી નજરે નક્કર જમીન આવી ખરી! અમે ત્રિયાળ થાણાનાં ઝુંપડા જોયા, તાપણા જોયા ને માણસો પણ જોયા. ચક્કર માર્યા સિવાય હું સીધો જ ઉતરવાની જગ્યાએ આવી પહોંચ્યો. અમે અમારું વિમાન લગભગ બરફ ઉપર જ ચલાવી રહ્યા હતા. ઝડપ ઓછી થતી જતી હતી. એક સીધા ઢોળાવની બરાબર વિમાન અટકી ગયું. આ ઢોળાવ સીધો દરિયામાં જ જતો હતો. અમારી સફર પૂરી થઇ.

આખરે એ વખતે મને ભાન થયું કે હું ખૂબ થાકી ગયો છુ. એ બધો ય થાક આનંદના પૂરમાં તણાઇ ગયો. મારા દેશ પ્રત્યેની મારી ફરજ મે અદા કરી છે, એના ગર્વમાં થાક કયા દેખાય?

* * *

સાતમી મે એ મધરાત પછી સ્મીડટે બધા નેતાઓની સભા બોલાવી, એ સભાના ખબરપત્રીએ લખેલો આ અહેવાલ ..

સ્મીડટ આપણે આજની ચર્ચાનો વિષય આપણા ભવિષ્યના કાર્યક્રમનો રાખશું. આ પ્રવાસની શરૂઆતથી જ આપણે ઘણા ઘણા વિચારો કર્યા છે, ને ઘણી યોજનાઓ ઘડી છે, ગોલોવિને ધ્રુવ સુધી ઊડી આવીને ઘણી જ મહત્ત્વની માહિતી આપણને પૂરી પાડી છે. ધ્રુવ પરના આક્રમણમાં તેની આ સફરનો ઘણો મોટો ફાળો છે. હવે હું સ્પીરીનને ગઇ કાલે મારી પાસે મૂકેલી પોતાની યોજના રજૂ કરવા સૂચના કરુ છુ.

સ્પીરીન મારી સૂચના એવી છે કે આખા કાફલાએ એકી સાથે ધ્રુવ તરફ ન ઉપડવું જોઇએ પહેલા આપણે એક મોટા વિમાનને આગળ મોકલવુ એ વિમાન બની શકે તેટલી ધ્રુવની નજીક જગ્યા પસંદ કરીને ઉતરે અને બીજાં

વિમાનો માટે હવાઇ મેદાન પસંદ કરે ને તૈયાર કરે, વળી ત્યાંના હવામાનના ખબરો મોકલતા રહે. ગોલોવિનની સફરથી આપણને એટલી તો ખબર પડી કે ધ્રુવ પરના હવામાન વિષેની આપણી અટકળો ખોટી પડે છે. વળી આખે રસ્તે સારી હવા હોય છતાં ધ્રુવ ઉપર વાદળાં હોય તે પણ શકય છે, એ આપણે ગોલોવિન પાસેથી જાણ્યું. જો આપણે આખા કાફલાને મોકલીએ તો તેની સફળતા વિષે આપણને સો ટકા ખાતરી હોવી જોઇએ.

વેાડોપીઆનોવઃ હું સ્પીરીનથી સહેજ જુદી જાતની યોજના રજૂ કરું છું. સ્પીરીનની દલીલો ખૂબ સારી છે અને તેનો વિચાર વધાવી લેવા જેવો છે. પણ ધ્રુવ ઉપર ઊતરેલા વિમાનને શોધી કાઢવું મુશ્કેલ છે. એ માટે આખે રસ્તે એક બે માર્ગસૂચક ચણાંઓ નાખવાની જરૂર છે. ૮૫ અક્ષાંશ ઉપર ક્રૂઝનું વિમાન અને ૮૮ અક્ષાંશ ઉપર ગોલોવિનનું વિમાન ઊતરે. તેઓ આપણને હવામાનના ખબર આપતા રહેશે; અને આપણે પાછા ફરીએ ત્યારે આપણી સાથે તે થઇ જશે.

ક્રૂ : હું વેાડોપિયાનોવની સાથે સહમત છું.

ગોલોવિનઃ હું પણ.

મોલોકોવઃ હું સ્પીનરીની યોજના સાથે જુદાં જ કારણોથી સંમત થઇ શકતો નથી, ધ્રુવ ઉપર વિમાન ઉતારવા માટે કેવી અનુકૂળતા હશે, તે આપણે જાણતા નથી. એકલાં એક વિમાનને મોકલવું તે જોખમ છે. ધારો કે ઊતરતી વખતે તેને નુકસાન પહોંચ્યું એટલે તરત જ આપણે મદદે ચડવું જોઇએ જ, પણ એ વિમાન બરાબર કઇ જગ્યાએ તૂટયું હશે, તે શોધી કાઢવું મુશ્કેલ થઇ પડે. એ પણ જોખમ છે એટલે મારો મત તો એવો છે કે આખા કાફલાએ એકી સાથે ઊપડવું.

મોઝુરૂકઃ હું મોલોકોવને મળતો થાઉં છું. બધાં વિમાનો

સાથે હોય અને તેમાનું એક ઘવાય તો તેની મદદ કરવી સહેલી છે જ્યારે તે એકલુ હોય અને ઘવાયુ હોય તો તેને બચાવવા માટે આ કાફલો પણ કદાચ નિષ્ફળ નીવડે

એ દ્રીત હજુ સૌથી અગત્યનો મુદ્દો જ મને પૂરો ગળે નથી ઊતર્યો ધ્રુવબિંદુ ઉપર ઊતરવુ શક્ય છે કે કેમ ? ગેનો વિન કહે છે કે રસ્તામા અનેક મેદાનો વિમાનો ઉતારી શકાય તેવા તેણે જોયા જ્યારે એમુડસને પોતાના લખાણમા લખ્યુ છે કે ધ્રુવ ઉપર વિમાન ઉતારવુ શક્ય નથી આપણને આપણી શક્તિ ઉપર અવિશ્વાસ નથી તેમ છતા આપણે બધી બાબતમા શકા રાખવા જેટલા પણ સાવધાન રહેવુ જોઇએ જ્યારે કોઇ વિમાન નાનુ કે મોટુ—ઊતરે ત્યારે તેની સાથે બેતાર-સદેશ વ્યવહારનુ સાધન ગણો મહત્ત્વનો ભાગ ભજવે છે હવે ત્યારે મોટી જાતનુ વિમાન જ ઉત્તમ પ્રકારનુ બેતાર-યત્ર પોતાની સાથે રાખી શકે એટલે મારી સૂચના એવી છે કે આપણા મુખ્ય વિમાનને જ પહેલુ મોકલવુ

બ્રાઉનકીન આપણે ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર ઊતરેલા વિમાનને શોધી કાઢી શકીશુ અલબત્ત એ કઇ સહેલુ નથી, પણ શક્ય તો છે જ બરફ ઉપર હલકા વિમાન કરતા ભારે વિમાનને ઉતારવુ સહેલુ છે તે વધારે સ્થિર હોય છે તેને ઉતર્યા પછી ઓછુ દોડવુ પડે છે ને વળી તે ક્યા ય ભરાઇ પડવાનો સભવ નથી મને તો લાગે છે કે પેપનાનની મડળી પહેલા વિમાન સાથે ઊપડે, અને અમે આવીએ તે પહેલા ઉતારાની તથા પોતાના થાણાની વ્યવસ્થા કરી નાખે

સ્પીરીન મને બીજી વાર બોલવા માટે માફ કરશો ગેનો વિન અને કૂઝના વિમાનો ખાનગીવાળા બેતાર-યત્રોવાળા ન મનાય અને એ સૌથી મુખ્ય વાત છે આપણે વચ્ચે બે મુકામની જરૂર

નથી. એક પૂરતો છે. આપણે તો જેના પર પૂરો વિશ્વાસ રાખી શકીએ તેવું વિમાન જોઇએ. ધ્રુવ ઉપરનું હવામાન કેવું છે તે જાણવું ખૂબ જરૂરી છે. તમને યાદ હશે કે આપણે મેરોસ્કીનની સામુદ્ધુનીથી ઊપડયા ત્યારે હવા ખરાબ હતી, ને રૂડોલ્ફલેન્ડ ઉપર સરસ હતી તે જ પ્રમાણે આપણે અહીંથી ઊપડીએ ત્યારે હવા ખરાબ હોય તો પણ ધ્રુવ ઉપરથી આપણને સારા હવામાનના ખબર મળી શકે ખરા. આપણા ત્રણે ય વિમાનો આખ ઉઘાડી રાખીને ઊડતા હોય એટલે વાંધો ન આવે. મને તો લાગે છે કે એક મોટા વિમાનને આગળ મોકલવામા કંઇ વાંધો નથી

શેવેલેવ તો કોને મોકલવો ? ક્રૂઝને તો આપણે ગણતરીમા થી બાતલ જ રાખવો જોઇએ. કારણકે તેના વિમાનમા બેતાર-યંત્રની રચના એવી જાતની છે કે જો વિમાન નીચે અથડાયું અને નીચેની ગાડી તૂટી તો બેતાર-યંત્ર પણ નકામું જાય એમ છે. ગોલોવિનના વિમાનમા પણ બેતાર-યંત્ર પૂરતું જોખમ તો છે જ, એટલે કોઈ ભારે વિમાનને મોકલવામા ડહાપણ છે

ઉગ્મારોવ હું પણ ભારે વિમાનને મોકલવાના મતનો છુ.

સ્મીડટ · આ ચર્ચામાંથી આટલા મુદ્દા તો નિશ્ચિત તરી આવે છે. આગળ ભાળ કાઢનાર વિમાનને મોકલ્યા સિવાય આખા કાફલાને માથે તો ન જ ઉપાડવો. એનો અર્થ એ કે આપણે હવામાનનો સાચો અહેવાલ આપે તેવા થાણાઓ, વચ્ચે જમીન ઉપર (એટલે કે બરફ ઉપર) મૂકવા જોઇએ. ક્રૂઝનું વિમાન એ માટે નકામું છે, અને વળી તેની અહીં રૂડોલ્ફલેન્ડ ઉપર જરૂર પણ છે. ગોલોવિનના વિમાનનો પણ સવાલ રહેતો નથી કારણ કે તે વિમાનમા ૮૮° સુધી જ જવા-આવવાનું પેટ્રોલ સમાય તેમ છે એટલે મોટા વિમાનને જ મોકલવાનું રહ્યું. તે દેખભાળની કિંમત ઘણી ભારે ગણાય. આપણે એ વિમાનમા ખૂબ પ્રવીણ એવા કારીગરો,

ઉત્તમોત્તમ સાધનો, મહિના સુધી ચાલે તેટલો ખાધાખોરાકીનો સામાન અને હવાઇ મેદાન તૈયાર કરવા માટેનાં સાધનો રાખવાં જોઇએ. બધા ભાઇઓને આ કબૂલ છે?

× × ×

થોડીએક ચર્ચા બાદ શ્મીડની દરખાસ્તને બધાએ કબૂલ કરી. હવે ઝગડો એ ઊભો થયો કે કયા વિમાનને મોકલવું. દરેકને પહેલા ઊપડવું હતું. આ મંડળના બધા ય પ્રવાસીઓ આ પ્રવાસનું જોખમ સમજતા હતા, અને આ જોખમ એ તો એમનો ધંધો થઇ ગયો હતો. આખરે શ્મીડે આ ઝગડાનો અંત આણ્યો. મુખ્ય વિમાન એન. ૧૭૦ સૌથી પહેલું ઉપાડવાનું નક્કી થયું, અને શ્મીડે પોતે તેની સરદારી લીધી. મોલોકોવ જરાક મનમાં ગણગણવા લાગ્યો. આખા પ્રવાસમંડળનું ભેજું ગણાય એવી વ્યક્તિને આવી રીતે પહેલાં જ જોખમમાં મૂકવી તે બરાબર નથી, એમ તેનું કહેવું હતું. શ્મીડે આ વાતને હસી કાઢી. તેણે કહ્યું:

'મોલોકોવ એ વાતને વધારે પડતું મહત્ત્વ આપે છે. મારી પાછળ આ આખું કામ પોતાની મેળે ઉપાડી લે, તેવા ધુરંધરો તમે બધા છો અને કયા ભેજાની તે વાત કરે છે? આ મોલોકોવ જૂઓ. શું ઓછું ભેજું છે? દુનિયામાં એથી મોટા બહાદુર કોણ છે? આ પ્રવાસનો મુખી તેને નીમ્યો હોત તો શું આ કામ પાર ન પાડી શકે!'

આ રીતે આ સભા પૂરી થઇ.

મેની ૨૧મીએ પી-૫નું વિમાન દેખભાળ કરવા માટે ઉપડ્યું. ૪ તેનો વિમાની હતો. એ ઉપરાંત ટવીન્સ્ટન અને ક્રેંકેલ્સ્કી પણ ની સાથે હતા. વિમાન ૮૫°૨૫' ઉપર જઇને ત્યાંથી પાછું ફર્યું.

રૂડોલ્ફ્લેન્ડ પાસે પહોંચતાં જ તેમણે જોયું કે આખા બેટ પર ઘાટાં વાદળાં છવાએલાં છે. વખનની ગણતરી પ્રમાણે ફ્રુઝે

માન્યું કે રૂડોલ્ફલૅન્ડ હમણાં આવવો જોઇએ. કૂઝ વાદળાંમાંથી નીચે ઊતરવા લાગ્યો, પણ ત્યાં તો વિમાન ઉપર બરફ જામવા લાગ્યો. તેણે વિમાનને તરત જ ઊંચે કુદાવ્યું. ઉપર સૂર્યનો પ્રકાશ હતો એટલે બરફ ઓગળી ગયો, પણ બેટ દેખાતો ન હતો, અને પેટ્રોલ ખલાસ થવા આવ્યું હતું. વિમાનીએ બરફમાં થઇને પણ વિમાનને નીચે ઉતારીને રૂડોલ્ફલૅન્ડ સાથે સંદેશવ્યવહાર શરૂ કરીને આગળ સફર ચાલુ રાખવાનું ઠરાવ્યું. વિમાન ફરી નીચે ઉતર્યું. વળી વિમાન ઉપર બરફ જામ્યો. તોપણ કૂઝે વિમાનને નીચે જ ઉતાર્યાં કર્યું. તેણે નીચે જોયું તો સમુદ્ર દેખાયો. નીચે ભયંકર બરફનું વાવાઝોડું જામ્યું હતું અને બહુ જ ઝાંખું જોઈ શકાતું હતું. મહામહેનતે કૂઝે નીચે ઊતરી શકાય તેવી એક તરતા બરફની મોટી પાટ શોધી કાઢીને તેના ઉપર વિમાનને ઉતાર્યું. સદ્દભાગ્યે વિમાન સહીસલામત ઊતર્યું.

બીજે દિવસે થોડીક ક્ષણો સૂર્ય દેખાયો, ત્યારે રૂબીન્સ્ટને પોતાના સેક્સ્ટન્ટની મદદથી માપ લઇ લીધું. તેના ઉપરથી તેણે નકકી કર્યું કે રૂડોલ્ફલૅન્ડથી તેનું વિમાન ૬૫ માઇલ વાયવ્યમાં ઊતર્યું છે. વિમાન ધ્રુવ સમુદ્રના એક તરતા બરફના મેદાન ઉપર ઊતરેલું છે. એમુંડસનની માન્યતા આ રીતે અહીં તૂટી. હવે ખાતરી થઇ કે મધ્ય ધ્રુવ પ્રદેશમાં બરફ ઉપર વિમાન ઉતારી શકાય છે.

તેઓએ પુરા સાત દિવસ આ બરફના બેટ ઉપર કાઢ્યા. પહેલા જ દિવસથી તેમણે રૂડોલ્ફલૅન્ડ સાથેના સંદેશાઓ શરૂ કરી દીધા હતા, અને પોતાના વીતકો તથા જરૂરિયાતો તેમણે જણાવી. બરફનું વાવાઝોડું તો આ બધા દિવસો દરમિયાન ચાલુ જ હતું. તેમની પાસે ગરમ સાધનો બહુ જ ઓછા હતાં. તેઓ લગભગ ઠરી ગયા હતા. વધારામા ઊપડતી વખતે તેઓ પ્રાયમસ ભૂલી ગયેલા એટલે ગરમ ખાવાનું પણ મળે તેમ ન હતું.

જ્યારે અમને ખબર પડી કે તેમને ગરમ ચીજો અને ખાસ કરીને પેટ્રોલની જરૂર છે, એટલે ગેવેલેવે તરત જ ગોલોવિનના વિમાનને ઊપડવા માટે તૈયાર કર્યું. પણ એ વાવાઝોડામાં વિમાન ઉપાડવું કઇ રીતે ? ત્રણ દિવસ સુધી આ ગોલોવિનના વિમાનીઓ હવાઇ મેદાનમાં જ પડ્યા રહ્યા. ક્યારે હવા મોકળી થાય તેની કાગડોળે રાહ જોઇ રહ્યા. આખરે પંદરમીએ હવામાં કંઇક સુધારો દેખાયો. તેની સાથે :વિમાની છત્રીનાં ઉપયોગમાં પ્રવીણ એવો મોસ્કોવ્સ્કી હતો તેને માથે વિમાનની છત્રી મારફતે બરાબર પેલા તરતા બેટ ઉપર બધો સામાન સહીસલામત ઉતારવાનું કામ હતું. એક કલાક અને ચાલીસ મિનિટ ઊડ્યા બાદ ગોલોવિનનું વિમાન બરાબર ક્રૂઝના તરતા થાણાની માથે આવી પહોંચ્યું અને મોસ્કોવ્સ્કીએ બરાબર તાકીને વિમાની છત્રી સાથે બધો સામાન નીચે ફેંક્યો. પોતાના નીચે પડેલા મિત્રોને હાથ હલાવી સલામ કરી ગોલોવિનનું વિમાન પાછું ફર્યું.

સત્તરમી મેએ તરતા બરફના બેટની આસપાસની હવામાં સુધારો થયો, પણ તેની સાથે તે બેટ પણ ભાંગવા લાગ્યો. તે બેટની હિલચાલને પરિણામે એક મોટી ચિરાડ બરાબર વિમાનની નીચે જ પડી, ને વિમાનની નીચે પાણી દેખાયું. તેઓએ વિમાનના એન્જિનને તરત જ ગરમ કર્યું ને બધો સામાન ઉસરડીને વિમાનમાં નાખ્યો, અને વાદળોની વચ્ચેની એક ચિરાડમાં માથું મારીને વિમાન હવામા ઉંચે ઊડ્યું. દોઢ કલાક પછી અમે આ બહાદુર વિમાનીઓ સાથે જોરથી હાથ મિલાવીને તેમને અભિનંદન આપતા હતા.

પ્રકરણ ૪

ધ્રુવ પરનો વિજય

સારી હવા માટે અમે રાહ જોઇને થાકયા પણ અંતે અમારું તપ ફળ્યું. વીસમી મેએ પવન વાયવ્ય દિશાનો થયો અને ઠંડી પણ વધી. સૂર્ય વાદળાં વીંધીને પ્રકાશ્યો. દિવસ દરમિયાન મોશ્કોવ્સ્કી અને ઝેંકેવ્સ્કીએ વિમાનમાં ચડીને થોડુંએક હવાઇ અવલોકન કર્યું.

'ક્ષિતિજ એટલી બધી વિશાળ છે કે જોઇ જોઇને અમારી આંખો દુખવા આવી.' તેણે નીચે આવીને જણાવ્યું.

આ અહેવાલ ઉપરથી એમ ઠરાવ્યું કે કુઝના વિમાનને ખૂબ દૂર સુધી હવામાનની તપાસ માટે મોકલવું. આખું ટોળું મોટા વિમાની મેદાન તરફ ઊપડ્યું ને મુખ્ય વિમાન એન. ૧૭૦ ને ઉપાડવા માટે તૈયાર કરવા માંડયું. આગલા દિવસોના બરફના તોફાનને લીધે બધા વિમાનો ઉપર બરફના થર જામી ગયા હતા. એ બરફ જ્યાં જ્યાં સાંધામાં ભરાઇ ગયો હતો ત્યાંથી તેને કાઢ્યો. આ કામ થકવી નાખે એવું હતું. અત્યારે જ અમને ખરી ખબર પડી કે અમારાં વિમાન કેવા રાક્ષસી કદનાં છે. મુખ્ય વિમાનમાંથી બરફને કાઢતાં અમને છ કલાક લાગ્યા. સાંજ પડી ત્યારે અમારું એ વિમાન જાણે હજુ હમણાં જ કારખાનામાંથી તૈયાર કરીને બહાર કાઢ્યું હોય તેવું નવું લાગવા માંડ્યું.

રાત પડી; પણ તે આખી રાત કોઈને નિરાંત ન હતી. બધે ધમાલ ધમાલ હતી. શિયાળુ થાણાથી તે વિમાની મેદાન સુધીનો આખો માર્ગ ટ્રેક્ટરો, લારીઓ ને મોટરોની અવરજવરથી ધમધમી ઊઠયો હતો. પેલું નાનકડું વિમાન લુ-૨ પણ બંને થાણા વચ્ચે મધમાખીની જેમ ઊડાઊડ કરી રહ્યું હતું. દુનિયામાં આ ટૂંકામાં ટૂંકો વિમાનવ્યવહારનો માર્ગ હશે. આ માર્ગ ખુલ્લો મૂકનાર, વોડોપીઆનોવ હતો. અને તેનો પહેલો ઉતારુ પ્રો. શ્મીડ્ટ હતો. તે પછી એ વિમાનમાં દરેકનું ખાવાનું આવ્યું. પછી ખુદ રસોયો પોતે પણ આવ્યો. એક પછી એક બધા વિમાનીઓ આ વિમાનને ઉડાડવાનો શોખ પૂરો કરવા લાગ્યા. એક મોલોકોવ આ બાબતમાં શંકાશીલ હતો. કોઈકે તેને કહ્યું કે તું પણ આ વિમાનને ઉડાવી જો, ત્યારે તેણે કહ્યું, "આવા વિમાનમાં હું કદી ઊડયો નથી. મને આનું નાનકડું વિમાન ઉડાડતાં ફાવે કે કેમ એની મને શંકા છે.'

હવાઇ મેદાન ઉપરનું નાનકડું ઝૂંપડું થોડી જ વારમાં ખીચોખીચ ભરાઇ ગયું. શ્મીડ્ટ બારીમાંથી ક્ષિતિજ ઉપર ઊંડી નજર નાખતો ઊભો હતો. મોલોકોવ હોકલી પીતો બાંકડા ઉપર બેઠો હતો. વોડોપિયાનોવ ચૂલા પાસે પોતાનાં મોજાં સૂકવી રહ્યો હતો. સ્પીરીન બીજા વિમાનોના હવાઇ સંચાલકોને બધી સૂચનાઓ આપી રહ્યો હતો.

'હવે જેમ બને તેમ જલદી ઊપડો' શેવેલેવે અંદર દાખલ થતાં કહ્યું. 'હા, હવે આપણે જલદી ઉપડવું જોઇએ. એમ લાગે છે.' શ્મીડ્ટે કહ્યું.

'તો પછી ક્યારે ઉપાડશું?' મોલોકોવે પૂછ્યું.

"અમે જરાક એક નજર નાખી આવીએ અને તમને

ખબર આપીએ છીએ. કદાચ આપણે ધ્રુવબિંદુ ઉપર વિમાન ઉતારી નહિ શકીએ એટલે તેની આસપાસમાં જ નજીકમાં નજીકની જગ્યા આપણે પસંદ કરીશું. છેવટે કદાચ આપણું વિમાન ઊતરતી વખતે ઊથલી પણ પડે ..."

'આપણે ઊથલી પડીશું તો યે આ બીજા વિમાનવાળાઓને ઊડયા સિવાય છૂટકો નથી.' વેડોપીઆનોવે ખડખડાટ હસીને કહ્યું.

'હા, પણ એ પરિસ્થિતિમાં યોજનામાં થોડોક ફેર થશે. એ લોકોને આપણને બચાવવા માટે દોડવું પડશે, અને એટલે ભાર ઓછો કરવા માટે પેપેનીનની મંડળીનો બધો સામાન ફેંકી દેવો પડશે'

'શું કામ?' શવેલેવ બોલી ઊઠયો' 'અમે અમારા વિમાનોની ટાંકીમાંથી પેટ્રોલ જ ઢોળી નાખીશું નહિ? અને તમારા વિમાનનું પેટ્રોલ અમે ત્યાં વાપરવા રાખી લેશું.'

બધા હસી પડયા.

'ચલાવ વિમાન ઉપર' બાબુસ્કીને અંદર આવતાં વેંત હુકમ છોડયો. અમે બધા ય મેદાન ઉપર દોડી ગયા. એન્જિન તો ચાલુ થઈ ગયા હતા. અને બે ટ્રેકટરો મોટાં વિમાનને ઊપડવાની જગ્યા ઉપર દોડી જતાં હતાં. વેડોપિયાનોવે હાથ ઊંચો કર્યો. બધા બેસારુઓ વિમાનમાં પોતપોતાની જગાએ ચડી ગયા. આ વિમાનમાં કુલ તેર માણસો જવાના હતા. સ્મીડટ, વેડોપિયાનોવ, બાબુસ્કીન, સ્પીરીન, બેસીન, મોરોઝોવ, પિટેનીન, ઇવાનોવ, પેપેનીન, ક્રેંકલ, શિર્શોવ, ફ્યોડોરોવ અને ટ્રાઇનાસ્કી અમે તેમને ખૂબ ઉત્સાહભેર વિદાય આપી.

"આવતી કાલે મળીશું" તેઓએ બૂમો પાડીને હાથ હલાવ્યા.

ટ્રેકટરો આઘા ખસી ગયા. વેડોપિયાનોવે થ્રોટલ ખેંચ્યુ અને

વિમાન ચાલ્યું. 'આપણું વિમાન ઊંચે ચડશે કે નહિ' એમ સૌ પોતપોતાના મનમાં પૂછતા હતા. ધીમે ધીમે વિમાનની ગતિ વધી.

વેરોપિયાનોવે ઢાળ તરફ વિમાન વાળ્યું. વિમાન વધારે ને વધારે ઝડપથી દોડવા માંડ્યું અને આખરે હવામાં ઊડ્યું. ઊંચે ઊંચે ચડતું, તે ચક્કર મારવા લાગ્યું, ને આખરે ઉત્તર દિશામાં અદશ્ય થઇ ગયું.

"શાબાશ" મેદાનમાંથી એક મોટી બૂમ ઊઠી. મુખી વિમાન ધ્રુવ જવા ઉપડી ગયું.

એ વિમાનને વળાવીને અમે પાછા પથારીમાં પડયા; પણ ઊંઘ ક્યાંથી આવે? તેઓ કેમ ઊડતા હશે? તેઓ શું જોતા હશે? હવા કેવી હશે? આવા આવા સવાલો અમારા દિલમાં ઊભા કરતા હતા. ઊંઘની આશા છોડીને અમે બધા ય બેતાર-યંત્રના ઝૂપડાની આસપાસ વીંટળાઇને સંદેશાની રાહ જોતા બેઠા. સંદેશાઓ વારવાર નહોતા આવતા, પણ આવતા ત્યારે ખુબ વિગતવાર આવતા હતા.

સવારના છ વાગે મુખી વિમાન ૮૨°૭ અક્ષાંશે પહોંચ્યું. તે ત્રણ હજાર ફીટની ઊંચાઇએ ઊડી રહ્યું હતું. વિમાનની ઉપર વાદળાંનું આછું પડ હતું. નીચે મોટા મોટા બરફની પાટો તરતી પડેલી હતી.

સાત વાગે વિમાન ૮૪°૨૫' ઉપર પહોંચ્યું અને વાદળાની ઉપર ઊડી રહ્યું હતું. આઠ વાગ્યે ૮૬° અક્ષાંશે છ હજાર ફીટની ઊંચાઇએ ઊડી રહ્યું હતું. વાદળાની વચ્ચેની ચિરાડોમાંથી વચ્ચે વચ્ચે નીચે મોટા હિમક્ષેત્રો દેખાતા હતા. પવન બરાબર સામેથી વાતો હતો. ઉષ્ણતામાન શૂન્યની નીચે ૨૮° હતું.

૧૦-૩૪ કલાકે વિમાને ૮૯°માં પ્રવેશ કર્યો. સ્પીરીન તથા ફ્રીઓડોરોવ સતત સૂર્યની ઊંચાઇ માપીને વિમાનનું સ્થાન નક્કી કરતા હતા.

૧૧ કલાક ને ૧૨ મિનિટે સ્ટ્રોમિનોવ શીફ્ટના વિમાનમાંથી આવતો સંદેશો પકડવા લાગ્યો. હજુ તો સંદેશ આવવાની શરૂઆત થઇ ત્યાં તો એકાએક સંદેશ વ્યવહાર તૂટી ગયો ખૂબ જ ધ્યાનપૂર્વક હવામાંથી આવતા સદેશા પકડવા માટે બધા બેઠા હતા. સદેશાવ્યવહારના યંત્રોમાંથી એકેએક ઉપર પ્રયોગ કરી જોયો, પણ કોઇ જાતનો સદેશ સંભળાયો નહિ, મુખ્ય વિમાન બોલતું અટકી ગયું હતું. જરૂર કાઇક વિઘ્ન આવ્યું હોવું જોઇએ.

અમે બધા ય અસ્વસ્થ બન્યા. હવા પણ તોફાને ચડવા લાગી હતી ધુમ્મસ ઘેરાવા લાગ્યું. વાદળા ચઢી આવ્યાં. બરફ શરૂ થયો. બધા પ્રવાસીઓ જાતજાતની શંકા–કુશકા કરવા લાગ્યા. કદાચ વિમાન ઊતરતી વખતે તૂટી પડયું હશે! એન્જિનમા કંઇક નુકશાન થયું હશે? કદાચ અદર આગ લાગી હશે?

બીજી બાજુથી મોસ્કોમાથી અમારા ઉપર ઉપરાઉપર પૂછ–પરછ શરૂ થઇ અને વિમાનના ખબર મોકલવા માટે ખૂબ દબાણ થવા લાગ્યું. વિમાન કયા છે? અમે શું કરીએ છીએ? અમે ઊડવાનો શું નિર્ણય કરીએ છીએ?

અમારા બધા ય વિમાનો ઊપડવા માટે તૈયાર હતા, પણ હવામાન જોતજોતામા વધારે ને વધારે બગડવા લાગ્યું હતુ. અત્યારે ઊપડવાની વાત કરવી નકામી હતી, કારણ કે ઊપડવું એટલે વિમાનને જ તોડી નાખવું. વળી ઉપડવું તો પણ કઇ બાજુ ઊપડવું? આવડા મોટા અફાટ ધ્રુવપ્રદેશમા એક ટપકા જેવા વિમાનને કેમ ખોળી શકવુ?

મોસ્કોથી અમારા પ્રવાસના મુખ્ય વ્યવસ્થાપક ઉપર ધમકી-ભર્યા સદેશા આવવા લાગ્યા. 'તમે શ્મીડ્ટને ઉપડવાની મજૂરી જ કેમ આપી?' મુખ્ય વ્યવસ્થાપક તો ઓરડામા પાછળ હાથ રાખીને આમથી તેમ આટા માર્યા કરતો હતો તેણે કહ્યું, 'હું તે એ માણસને કેમ રોકું? એ મારુ સાભળે ય ખરો!'

આ પ્રમાણે દસ કલાક વીતી ગયા. એ દસ કલાક કેવા વીત્યા હશે? પણ એકાએક આખું શિયાળ ચાલ્યું સ્ટ્રોમિલોવની મોટી રાડથી ગાજી ઊઠયું.

'આવ્યો આવ્યો.' અમે બધાય બેતાર-યંત્રના ઓરડે દોડી ગયા. સ્ટ્રોમિલોવ તો ગાંડાની માફક હાથ ઉછાળતો ઉછાળતો 'આવ્યો આવ્યો' એમ બોલ્યા કરતો હતો. કેટલીક વાર પછી તેને શાંત પાડયા પછી જ અમને ખબર પડી કે આખરે ક્રેંકલના બેનારમાંથી સંદેશો આવ્યો હતો.

'મારા બેટાઓ! આખરે ધ્રુવ ઉપર ઉતર્યાં' સ્ટ્રોમિલોવ ગાજી ઊઠયો અને બેતાર-યંત્રના કાન-રીસિવર ઉપર ઝૂકી પડયો. ઝૂંપડું આખું ખીચોખીચ ભરાઇ ગયું.

મોસ્કોવ્સ્કીએ સ્ટ્રોમિલોવના ખભા ઉપર ઢળીને ક્રેંકલનો આવેલો સંદેશ ધીમેથી વાંચી સંભળાવ્યો:

'પ્રેમ અને હેતભર્યાં ચુંબનો. બધાય સલામત. વિમાન માળું સારું. સાઇમનનું જનરેટર બળી ગયું. મારી બેટરીઓ ઊડી ગઇ. જો સંદેશ આવતા તૂટી જાય તો મધરાતે ફરી ચાલુ કરજો. રીતસરનો સંદેશ હવે પછી.'

એક મિનિટ પછી ફરી ક્રેંકલનો સંદેશ આવ્યો. 'ક્રેંકલ બોલે છે. શબ્દો તમે પોતે ગણી લેજો, મને વખત નથી. અમે ૧૧-૩૫ વાગે સફળતાપૂર્વક ઊતર્યાં. વિદાય સંદેશ પછી તરત જ સાઇમનનું યંત્ર બગડયું. મેં મારું ખોલ્યું, પણ તેય બગડયું. બરફ સુંદર છે. આ અમારો મુખ્ય સંદેશ નંબર-૧.

'મોસ્કો, ઉત્તર સમુદ્ર માર્ગ સમિતિ.'

૧૧-૧૦ કલાકે યુ. એસ. એસ. આર. એન-૧૭૦ વિમાન ઉત્તર-ધ્રુવ પર ઊડયું. ખાતરી કરવા માટે એનાથી જરાક આગળ ગયું. વિમાની વોડોપિયાનોવ પાંચ હજાર ફીટની ઊંચાઇએથી આઠ

વાદળાંઓ વીંધીને છસો ફીટની ઊંચાઇ સુધી નીચે ઊતર્યો. નીચે ઊતરવા માટેની તથા થાણું નાખવાની જગ્યાની તપાસ કરી બરાબર ૧૧-૩૫ વાગે વેડોપિયાનોવે વિમાનને સુંદર રીતે નીચે ઉતાર્યું. દુર્ભાગ્યે નીચે ઊતરતી વખતે એકાએક શોર્ટ સરકીટ થવાતું ટ્રાન્સફોર્મર બળી ગયું, ને સંદેશ-વ્યવહાર તૂટી પડયો. હવે થાણાનું બેતાર-યંત્ર અહીં જમાવી દીધું છે. અને ચાલુ કરી દીધુ છે. અમે ઊતર્યા છીએ તે જગ્યા ધ્રુવથી વીસ કિલોમિટર આગળ છે. ચોક્કસ અક્ષાંશ રેખાંશ પછી નક્કી કરીશું! બીજાં વિમાનોને ઊતરવા માટે સરસ હવાઇ મેદાન થઇ શકે એમ છે. અમે જાણીએ છીએ કે એકાએક સંદેશ તૂટી જવાથી તમે ખૂબ ચિંતામા પડયા હશો. ખૂબ દિલગીર છું ખૂબ હેતભર્યા નમન. સામ્યવાદી પક્ષને તથા સરકારને અમારી આ કામની પહેલી સફળતાના ખબર કરશો. મિ. શ્મોદ્દ (પ્રવાસ મંડળના નેતા)'

આ સંદેશો તરત જ મોસ્કો રવાના કરવામા આવ્યો. પછી તરત જ અમે ભોજન ઉપર તૂટી પડયા. અમે આજે ઉત્સવના રંગમા આવ્યા હતા. અમે એકબીજાના નામ લઇને તેની ખુશાલીમાં પોકાર કરીને પ્યાલાઓ ઉછાળવા લાગ્યા. મોલોકોવના નામની ખુશાલી બોલાવતા પહેલા તો તે ભાગી ગયો. બે વાગે રાતે અમે પથારીમા પડયા; પણ ઊંઘ ન આવી, અમારામાથી કોઇને કોઇ ઊઠીને બેતાર-યંત્રની ઓરડીમાં કઇ તાજો સંદેશ હોય તો પકડવા દોડી જતો

મેની બાવીસમીએ સવારે ૯-૦ વાગે ધ્રુવથાણા પરથી પહેલો હવામાનનો અહેવાલ આવ્યો; 'વાતાવરણનું દબાણ ૭૬૧. ઉષ્ણતામાન શૂન્ય નીચે ૧૨° પવન પશ્ચિમનો ધુમ્મસ, સૂર્ય ભાગ્યે જ દેખાય છે. ૧ કાલોમિટર સુધી નજર પહોંચે છે. થોડોએક બરફ પડયો.'

“અમારા થાણામાં હવામાન સુધરતું જતું હતું. વાદળાં જાણે જાગે ક્યાં ભાગી ગયાં. ફક્ત ટેકરીઓને મથાળે અમારા હવાઈ મેદાન ઉપર હજુ આછુ ધુમ્મસ હતું. વિમાનો ઉપાડવાનો વિચાર જરાક થયો, પણ ધ્રુવ ઉપરથી આવતા હવામાનના અહેવાલ ઉપરથી એ વિચાર માંડી વાળ્યો. ઓપેરેટરોએ ધ્રુવપ્રદેશનો એક નકશો દોર્યો. મધ્યમાં ધ્રુવથાણાની જગ્યા નોંધી એ નકશાનું નામ નંબર ૨ રાખ્યું.

સાંજે સોવેતેરે બધા વિમાનીઓ તથા હવાઈ મથકોની સભા બોલાવી અને ભાવીના ત્રણેય વિમાનોએ ધ્રુવ સુધી કઈ રીતે ઊડવું, તે વિગતની ખૂબ જ ઝીણવટભરી ચર્ચા થઈ. હવેનું કામ ઘણું જ આંટીઘૂંટીવાળું હતું. અમારે કેવળ ધ્રુવ ઉપર પહોંચવાનું હતું, એટલું જ નહિ પણ તેની ઉપર કોઈ જગ્યાએ ૧૩૫ ફીટ લાંબી અને ૭૫ ફીટ પહોળી જગ્યા શોધી કાઢવાનું કામ કરવાનું હતું. એ કંઈ સહેલું નહોતું. અધૂરામાં પૂરું એ વિમાનનું રેડિયોયંત્ર નકામું થઈ ગયું હતું. એનો અર્થ એ કે વિમાનની તપાસમાં રેડિયોક પાસ નકામું હતું, કારણ કે ક્રેકેને ઊભું કરેલું રેડિયોથાણું આ રેડિયો કંપાસની મોજાંની લંબાઈને પકડી રાખવાની મર્યાદાની બહાર હતું. આ સભાએ અમારા પ્રવાસના મુખ્ય મુખ્ય મુદ્દાઓ નક્કી કર્યા. એકબીજા વિમાનો વચ્ચે કઈ રીતે સંદેશવ્યવહાર જોડી રાખવો, કયા ક્રમમાં વિમાનોએ ઊડવું, ધુમ્મસ, વાદળાં કે અકસ્માત વખતે દરેક વિમાને કઈ રીતે વર્તવું વગેરે બધી બાબતોના વિગતવાર નિર્ણય કરવામાં આવ્યા.

તે દિવસે ધ્રુવથાણા ઉપરથી પહેલો સોવિયેટ વસાહતીઓમાં દિનચર્યાનો અહેવાલ આપતો સંદેશ ક્રેન્કેલે મોકલ્યો.

“સોવિયેટ ધ્રુવથાણા પરના ચોવીસ કલાક. પીલ્યા વિમાનની નજીકમાં પાંચ તંબુઓ તાણ્યા છે. બેતારના બે મોટા થાંભલા એરીઅલને જોડીને ઊભા કરી દીધા છે. હવામાનના અવલોકન

માટેનું મકાન તૈયાર છે. ત્રણપગી ઘોડી ઉપર થિયેડોલાઇટ ગોઠવાઇ ગયું, તે સૂર્યની ઊંચાઈ અને ભ્રમતા જતા બરફમાં અમારા થાણાની દિશા નક્કી આપે છે અહીંના હવામાનનો પહેલો જ અહેવાલ મોસ્કો મોકલવામાં આવ્યો છે, અને ત્યાંના હવામાનના અહેવાલમાં તેને ઉમેરી દેવામાં આવે છે. હવામાનનો વરતારો કરી શકાય તેવી માહિતી વારે ને વધારે ભેગી થતી જાય છે. અહીંઆ પ્રમાણમાં હવા ઠીક ગરમ છે (-૧૨) સૂર્ય ક્ષિતિજને અડીને જરાક દેખાય છે. અહીંના થાણામાં વાસો કરનારા ચાર વૈજ્ઞાનિકો તેમના જ માયાઓની મદદથી વિમાનમાંથી વિજ્ઞાનના સાધનો અને બેતાર-યંત્રોનો સામાન ઉતારીને ગોઠવી રહ્યાં છે. બાકીનો ત્રીજો આઠ ટન જેટલો સામાન-પવનચક્કી, ખોરાક, તંબુઓ વગેરે બાકીના રૂડોલ્ફ઼ફેન્ડમાં ઊપડવા માટે તૈયાર ઊભેલા વિમાનમાં ભરેલો છે. તે વિમાનો અમારા સારા હવામાનનો અહેવાલ મળવાની રાહ જોતાં તૈયાર છે. અહીં અમે બધા ખુશમિજાજમાં છીએ. ચોવીસ કલાકના સતત પરિશ્રમ પછી અમે બધા અમારા રૂંવાળા સૂવાના કોથળાઓમાં લહેરથી ઊંઘ્યા. અમારી મંડળીના પાંચ જણ તો પેલા ચેલ્યુસ્કીન વહાણની હોનારતનો અનુભવ લઇ આવેલા હતા. તેઓ પાછા આજે અહીં જાણે કે કુદરત સામે વેરનો બદલો લેતા હોય તેમ ગર્વથી ફરી રહ્યા છે. અમારા બિરાદર સ્ટેલિનની તમામ સૂચનાઓ અમે અમલમાં મૂકી શક્યા, તેનો અમને આનંદ છે ધ્રુવબિંદુ ઉપર વૈજ્ઞાનિક શોધખોળ તથા હવાઇ મથક અમે સ્થાપી શક્યા છીએ. અમારું દિલ અમારા મહાન દેશની આગળ દોડી જાય છે.' શ્મીડટ.

શમાં કેટલા ય વખત સુધી તાકી રહ્યા. આકાશ ઘેરાએલું અને ડરામણું હતું. પૂર્વનો જોરદાર પવન ફૂંકાતો હતો. બધા વીલે મોઢે પાછા અંદર આવ્યા. અમે વારંવાર ધ્રુવથાણા સામે બેતાર-સંદેશવ્યવહાર ચલાવતા હતા. ત્યાં પણ હવાના ખબર ઉત્સાહ પ્રેરે તેવા ન હતા.

સાંજે અમે જમતા હતા. ત્યાં ફ્રેડાફ્‌લેન્ડના શિયાળુ થાણાનો નેતા એકદમ અંદર આવ્યો, અને ડોગ્માટોવને બાજુએ બોલાવીને તેને ખૂબ ઉશ્કેરાટ ભર્યા અવાજે કંઈક કહ્યું. તેણે શેવેલેવને બોલાવ્યો અને ત્રણે જણા બાજુના ઓરડામાં ગયા. થોડી મિનિટ પછી બધા આનંદભર્યે ચહેરે અંદર આવ્યા. ડોગ્મોટોવે હાથ ઊંચા કરી કહ્યું “બિરાદરો, આપણી સામ્યવાદ ી મંડળીના નેતાઓ તરફથી અને સરકાર તરફથી અભિનંદનનો સંદેશ આવ્યો છે. બિરાદર સ્ટેલીન, મોલોટોવ, વોરોશિલોવ, કાગનો વિચ, કેલિનીન વગેરે આ બધાએ આ સંદેશમા પોતાનું નામ જો ડયું છે. સાંભળો.'

ધીમેથી અને સ્પષ્ટ અવાજે શેવેલેવે આ સંદેશ વાંચી સંભળાવ્યો: 'ઉત્તરધ્રુવ પ્રવાસમંડળના પ્રમુખ બિરાદર શ્મીડટને, હવાઈ કાફલાના મુખ્ય સરદાર વૉડોપિયાનોવને, અને આખા પ્રવાસમંડળના તમામ બહાદુર બિરાદરોને હાર્દિક અભિનંદન આપે છે. તેમને સોંપેલા કામને-ધ્રુવને સર કરવાના-પાર પાડવા માટે શાબાશી છે.

'આ ફત્તેહ સોવિયેટ હવાઈ તાકાતની, અને સોવિયેટ વિજ્ઞાનની ફત્તેહ છે. ધ્રુવપ્રદેશના રહસ્યોને ઉકેલવાના અનેક ભગીરથ પ્રયત્નોનું આ ફળ છે. આને લીધે સોવિયેટ સંઘ માટેનો ઉત્તર સાગરનો માર્ગ ખુલ્લો થાય છે.

'આ ફત્તેહનો પહેલો તબક્કો પૂરો થાય છે, અને સૌથી મહાન મુશ્કેલી આપણે વટાવી ચૂક્યા છીએ. અમને પૂરો વિશ્વાસ છે કે

ધ્રુવચાણુ પર રહેનારા વીર વૈજ્ઞાનિકો શિયાળામાં ત્યાં રહીને તેમને ધ્રુવપ્રદેશનો અભ્યાસ કરવા માટેનું સોંપેલું કામ ગૌરવ ભરી રીતે પાર પાડશે. ફરી ધ્રુવના વિજેતાઓને બોલશેવિક અભિનંદનો—'

અમારા હર્ષનાદોથી ઓરડાની દીવાલો ધ્રુજી ઊઠી. એક બાજુથી આ સંદેશો અમે ધ્રુવચાણુ ઉપર પહોંચાડવાનું કામ કરતા હતા, બીજી બાજુથી અમારી સભા ઉત્સાહના પૂરમાં મળી. અભિનંદનોથી અમારી છાતીમા આનંદ સમાતો ન હતો. વ્યાખ્યાનો ઉપર વ્યાખ્યાનો થવા લાગ્યાં. સાથે સાથે અમારી જવાબદારીનું ભાન પણ ભૂલતા ન હતા.

ધ્રુવચાણુ પરથી પેપેનીન તો જાણે કે રોજિન્દો વ્યવહાર ચાલતો હોય, તેમ ત્યાંના શોધખોળના કામનો અહેવાલ મોકલાવતો હતો. દિવસમાં ચાર વખત આવા અહેવાલો આવતા હતા.

૨૪મી મે આવી. પણ હવાએ યારી ન આપી. ધ્રુવ ઉપર અને રૂડોલ્ફલેન્ડ ઉપર હવામાન સરખું જ તોફાની હતું. 'આકાશ અભેદ' વાદળાંથી છવાએલું હતું. ક્ષિતિજ ધુમ્મસમાં વીંટાઇને પડ્યું હતું. ધ્રુવ ઉપર તો વળી બરફનું વાવાઝોડું પણ શરૂ થઇ ગયું હતું. એ રાતે અમે અમારાં ત્રણેય વિમાનોનાં એન્જિનોને ગરમ કરી જોયાં અને બરાબર ચાલુ છે કે કેમ તે તપાસી લીધું.

અભિનંદનના તારોનો તો ધોધ વહી રહ્યો હતો. દુનિયાના એક એક ખૂણેથી આ અભિનંદનો ચાલુ રહ્યાં હતા. સંબંધીઓને મિત્રો, વૈજ્ઞાનિકો અને હવાબાજો, ધ્રુવપ્રદેશના મુસાફરો આ બધા એમાં સામેલ હતા. યુરોપનાં અને અમેરિકાનાં વર્તમાનપત્રોમાં પણ આ સમાચારોનો બોમ્બમારો ચાલુ હતો. 'ડેઇલી ન્યૂઝ' છાપાંએ તો ખાસ શુભેચ્છાનો સંદેશ મોકલ્યો, અને

સ્મીટને આવતા અઠવાડિયાનો હવામાનનો વરતારો મોકલવા વિનંતિ કરી. છાપાવાળાંઓ કંઈ ઓછા યુક્તિબાજ છે?

રોબિન્દ્રા મદેશમાં સ્મીટે નીચે પ્રમાણે અહેવાલ મોકલ્યો.

'ગઇ કાલે જ્યારે ધ્રુવપ્રદેશના જંગમ હિમખંડ ઉપર અમારી મોખરાની ટુકડીના તેર સભ્યોની સભા મળી, ત્યારે દશ્ય અનુપમ હતું. આપણા સામ્યવાદી મંડળ તથા સરકાર તરફથી આવતાં અભિનંદનો અમે સાંભળી રહ્યા હતા. ખુલ્લા આકાશ નીચે બરફના તોફાનની વચ્ચે અમે બેઠા હતા પણ જાણે કે બિરાદર સ્ટેલીન અમને ભેટી રહેલા હોય તેવી હૂંફ અમે આ સંદેશાથી મેળવી રહ્યા હતા. અમે અમારું કામ ચાલું રાખ્યું છે. બરફમાં સારડીથી કાણું પાડીને તેનું દળ કેટલું છે, તે અમે માપ્યું છે. દળ નવ ફીટ જાડું છે. અમારો હિમખંડ મજબૂત છે અને કલાકના અરધા માઇલની ઝડપે પવન અમારા હિમખંડને પશ્ચિમ તરફ ઘસડી રહ્યો છે. અમે ધ્રુવબિંદુની પેલી બાજુ ઊતર્યા હતા, પણ ૨૧ મી ની સાંજ સુધીમા ૮૭° પશ્ચિમ રેખાશ અને ૮૯° ૪૧'' અક્ષાંશ ઉપર આવી ગયા. તેવીસમીની રાતે ૫૮° પશ્ચિમ રેખાંશ અને ૮૯° ૪૧'' અક્ષાંશ ઉપર હતા તે પછીથી અમે સૂર્ય ન દેખાવાને કારણે સ્થળ માપી શક્યા નથી. હજુ સુધી અહીની હવા વિમાનને રજા આપે એમ નથી. સ્મીટ.'

હવે અમારી પાસે આ મુખ્ય વિમાનની સફરની કેટલીક મજાની વાતો જાણવામાં આવી. આ વિમાન અમારાથી છૂટું પડ્યું, ત્યારે તો હવા મજાની હતી. સૂર્ય પણ પ્રકાશી રહ્યો હતો. ફક્ત જોરથી સામો ફૂંકાતો પવન જરા આડખીલી ઊભી કરતો હતો. થોડી વારે વિમાન વાદળાંઓ ઉપર ઊડી રહ્યું હતું. સામે વાદળાંનો દુર્ગ ચણાયેલો પડ્યો હતો. આ દુર્ગની ઉપરની ટોચ એટલી ઊંચી હતી કે વિમાન એટલે ઊંચે ચડી શકે એમ ન હતું.

અને તે દુર્ગનો પાયો ઠેઠ સમુદ્રની સપાટી સુધી હતો. સૂર્ય જોતજોતામાં વાદળાંની આડમાં ઢંકાઈ ગયો. રેડિયો, દીવાદાંડીના અવાજો હવે સાંભળી શકાતા ન હતા. વિમાનને હવે કેવળ લોહચુંબકના હોકાયંત્રથી અને ગાઇરોસ્કોપીક હોકાયંત્રથી જ ચલાવવાનું હતું.

વિમાન વાદળાંના બે ભારે પડોની વચ્ચે ઊડી રહ્યું હતું. તે ખૂબ ઝોલા ખાતું હતું. લગભગ ૮૯° પાસે વાદળાંના ઉપલા પડમાં ગાબડું દેખાયું. સૂર્ય પણ જરાક દેખાયો. પણ ત્યાં તો પાછી હવા વીફરી. વાદળાંઓ વચ્ચે જે થોડીક જગ્યા દેખાઇ હતી, તે તરત જ પુરાઇ ગઇ. થોડીક મિનિટમાં તો વિમાન વાદળાંમાં ઘેરાઇ ગયું. વિમાનને હવે આંધળુકિયાં જ હંકાવવાનું હતું. દિશાઓ બતાવનાર કેવળ હોકાયંત્ર જ હતું. વાદળામાં દૂર દૂર જરાક પ્રકાશ જેવું દેખાતું હતું. તેથી આશા બંધાતી હતી કે હવામાન સુધરશે. જેમ ધ્રુવબિંદુ નજીક આવતું ગયું, તેમ તેમ હવામાન સુધરતું ગયું. આકાશ સ્વચ્છ બન્યું, પણ નીચે આ ધ્રુવખંડ ગાઢ વાદળાંઓથી ઢંકાયેલો હતો.

૧૦–૫૦ મિનિટે વિમાન બરાબર ધ્રુવ ઉપર પહોચ્યું. સ્પીરીને બરાબર ગણતરી કરીને સ્થળની ખાતરી કરી લીધી. સ્પીરીન સ્મીડટ પાસે ગયો. વિમાન ધ્યેય ઉપર પહોંચ્યું તે વાત કરી. સ્મીડટ આ સમાચાર સાંભળીને ગળગળો થઇ ગયો હતો એમ સ્પીરીને અમને પાછળથી કહેલું. 'મેં સ્મીડટ પાસથી ધ્રુવની પેલી પાર તે જ માર્ગે દસ મિનિટ સુધી વિમાનને લઇ જવાની રજા માગી. સ્મીડટે રજા આપી ને અમે આગળ ચાલ્યા.'

૧૧–૨ મિનિટે વોડોપિયાનોવે વિમાનને પાછું વાળ્યું, અને વિમાનને નીચે વાદળાઓમાં ઉતાર્યું, બીજી ત્રણ મિનિટમા તે વાદળાંઓમાં પસાર થતું નીચે આવ્યું, ને નીચે બરફનાં મોટા

મોટાં મેદાનો નાની-મોટી નહેરોથી વીંટાયેલાં દેખાવાં લાગ્યાં. સ્મીડટે ધ્રુવબિંદુ ઉપર જવાને બદલે આ જ જગ્યાએ વિમાનને ઉતરવા માટેની અનુકૂળ જગ્યા શોધી લેવાની સૂચના કરી. બધાએ આ કબૂલ કર્યું. અને હવાઇ મેદાન માટેની જગ્યા તરત જ શોધી કાઢી. બે ત્રણ ચક્કર મારીને અને મેદાન પરનો બરફ ખૂબ કઠ્ઠણ છે એમ ખાતરી થયા પછી વોડોપિયાનોવે વિમાનને ખૂબ જ ધીમેથી સાવચેતી ભરી રીતે બરફ ઉપર ઉતાર્યું. હર્ષનાદોથી, તાળીઓથી અને સ્ટેલીનના જયનાદથી આખું વાતાવરણ ગાજી ઊઠયું.

પ્રવાસમંડળના બધા સભ્યો એકબીજાને ભેટી પડયાં અને હર્ષના ચુંબનોથી એકબીજાને નવરાવવા લાગ્યા. આ ધ્રુવબિંદુ ઉપર પહેલવેલો પગ મૂકવાનું માન સ્મીડટને મળ્યું. તેની પછી બીજા બધા ઊતર્યાં. પેપેનીનને બંદૂકના બહાર કરીને સલામી આપી.

તુરત જ બધાય કૅંકલનો બે-તાર ચાલુનો તંબૂ ઊભો કરવામાં લાગી ગયા. વાયરલેસનો થાંભલો તથા એરિયલ નંખાઇ ગયાં. રૂડોલ્ફલેન્ડ સાથે સંદેશાવ્યવહાર શરૂ થાય ત્યાં સુધી કોઇ પગ વાળીને બેસે તેમ ન હતું.

પણ ચાલુ વિમાને પણ વિમાનની અંદર એક કાંઇ બનવાઇ ગયો હતો. વિમાન રૂડોલ્ફલેન્ડથી ઊપડયા પછી એકાદ કલાક બેસીને જોયું કે વિમાનના વચલા એન્જિનમાંથી વરાળ જેવું કાંઇ નીકળી રહ્યું હતું. વધારાની વરાળને નીકળવાની નળીમાંથી આ વરાળ નીકળતી હશે એમ ધારીને તે નળીના મોઢા ઉપર હાથ દાબ્યો, તોપણ વરાળ તો નીકળતી જ હતી. એટલે મોરોઝોવે વિમાનની પાંખની નીચેની સપાટી ઉપર હાથ ફેરવી જોયો, તો તેને જણાયું કે એન્જિનને ઠંડું રાખવા માટે વપરાતું ખાસ તેલ કયાંકથી ફૂટીને બહાર રેલાતું હતું. આ વાત ઘણી

ગંભીર હતી. જો આ તેલ ખલાસ થાય તો એન્જિન તરત જ અટકી જાય.

યાંત્રિકો તરત જ મશીન પાસે દોડી ગયા, અને એઝીને શ્મીડટને કહ્યું:

'મારે તમને ખબર કરવી જોઇએ કે એકાદ કલાકમાં–કદાચ તેથી પણ ઓછા વખતમાં એક એન્જિન બંધ પડી જશે; આપણે ત્રણ એન્જિનથી ચલાવવું પડશે.'

'સમારકામ થઇ શકે તેમ નથી? શ્મીડટે પૂછ્યું.

'જો આપણે નીચે ઊતરીએ તો થઇ શકે.'

શ્મીડટે બારી બહાર નજર કરી. 'કયાં ઊતરી શકાય એવું છે? બધેય વાદળાં છવાયેલાં છે. કાંઇ દેખાતું નથી, આપણે ધ્રુવની નજીક જેટલે સુધી જઇ શકાય, તેટલે સુધી હાંકો. વોડો-પિયાનોવને વાત કરી?

'ના' એઝીને કહ્યું, 'મને ખાતરી હતી કે તેને કહીશ એટલે તે તો એમ જ કહેશે કે આપણે ત્રણે એન્જિનને ખેંચી જઇશું.'

શ્મીડટ હસ્યો.

'તો પણ તે મુખ્ય વિમાની છે. તેને વાત તો કરો.'

એઝીન વોડોપિયાનોવ પાસે ગયો. શ્મીડટ ધ્યાનપૂર્વક તેને જોઇ રહ્યો હતો. વોડોપિયાનોવ આ સમાચારથી ચમક્યો. તેણે એન્જિન તરફ જોયું અને ધ્યાનથી કાન માંડ્યા. એન્જિનો તો પૂર્ણ સરસ રીતે એક ધારી રીતે કામ કરી રહ્યાં હતાં.

'આપણે હાંકયે જઇશું' વોડોપિયાનોવે કહ્યું, 'આ વાદળાં પૂરાં થાય, એટલે તરત જ નીચે ઊતરવા જેવી જગ્યા શોધીને નીચે ઊતરશું. જોજે હો સ્પીરીનને બાબુશ્કીનને કે પેપેનીનને વાત ન કરતો. બિચારાને નકામા શું ચિંતા કરાવવી?

(વાત એમ હતી કે સ્પીરીન આ બધું જાણતો હતો, એટલું જ નહિ પણ તેણે વેાડોપિયાનોવને આ વાત કરીને ઉચાટમાં ન નાખવેા એવી બેઝીનને ચેતવણી આપી હતી.)

આ સંવાદ એક બાજુ ચાલતો હતો. બીજી બાજુ મેાઝુરોવ અને પેપેનીને પંખાના છાપરા વચ્ચે થઈને આગળ વધીને જોયું તો માલમ પડ્યું કે રેડિયેટરના ઉપરના ભાગની નળીમાંથી આ તેલ ચૂતું હતું. તેમણે નળીની ફરતી પટ્ટી વીંટી દીધી તોપણ તે વહેતું અટક્યું નહિ. એટલે તેમણે નળી ફરતાં ભીનાં લૂગડાં વીટયાં. આ લૂગડાં તે બધું તેલ ચૂસી લેતાં, એટલે આ યાંત્રિકો તે લૂગડાંને એક ડોલમાં નીચોવીને એ તેલને પાછું સાંધી પંપથી ઉલેચીને નળી વાટે તેની જગ્યાએ પહોંચાડતા. એટલે આ કિંમતી તેલ ઓછામાં ઓછું નકામું જતું. આ બધું કામ તેમને ખુલ્લા હાથથી, પંખાની અંદર રહીને અને-૨૩ ડીગ્રીની ઠંડીમાં જોરથી ફૂંકાતા હિમ પવનની વચ્ચે રહીને કરવાનું હતું. તેમના હાથ તો ઠરીને ઠીકરું થઇ ગયા હતા. તે તમામ યાંત્રિકોએ આ તેલને વહી જતું અટકાવ્યું, અને એ રીતે એન્જિનને કામ કરતું ચાલુ રાખ્યું. આ કામ વિમાન ધ્રુવબિંદુ ઉપર ઊતર્યું તે ક્ષણ સુધી ચાલુ હતું.

પચીસમી મે ની સવારે, ધ્રુવ તરફથી સંદેશ આવ્યો. 'હવા ભારે સુંદર છે, સર્વ, વાદળાં વગરનું આકાશ, ઊપડવાની સલાહ છે. પણ રૂડોલ્ફલેન્ડ. ઉપર વાદળાં છવાયલાં હતા, અને પચાસ માઇલની ઝડપથી પવન પણ ફૂંકાતો હતો. ગેાલોવીન પોતાનું નાનકડું વિમાન લઇને આગળ તપાસ કરી આવ્યો. વાદળાં બહુ ઘાટાં ન હતાં, અને ૪૨૦૦ ફીટની ઊંચાઇએ પૂરાં થતા હતાં. તે પછી ફૂઝના એરોપ્લેનને એથી દૂર સુધી તપાસ માટે મેાકલ્યું. ફૂઝ ઠેઠ ૮૧° અક્ષાંશ સુધી ખૂબ તપાસ કરી આવ્યો.

અને તેણે ખબર આપ્યા કે લગભગ બસો કિલોમિટર પછી વાદળાં પૂરાં થતાં હતા અને તે પછી હવા ઘણી સ્વચ્છ હતી.

યાંત્રિકો ઉત્સાહમાં આવી ગયા, ને પોતપોતાનાં વિમાનોનાં એન્જિનોને ગરમ કરવા લાગી ગયા. રાતના દસ વાગે બધું તૈયાર થઇ ગયું. ઉત્તર તરફથી આવતો પવન વાદળાંને દક્ષિણ તરફ ધકેલી રહ્યો હતો, અને ઉત્તરનો માર્ગ સાફ કરી રહ્યો હતો. ટેકરીની ટોચ ઉપરથી દૂર ઉત્તરમાં અમે સોનેરી કિનાર ઊઘડેલી જોઈ. પણ એકાએક અમારી ટેકરી જ ગાઢ ધુમ્મસમાં ઢંકાઈ ગઈ. મોલોકોવ વિમાનને જમીન પર દોડવા માટેના માર્ગ ઉપર ખોડેલા વાવટામાંથી બે ને માંડ જોઇ શકતો હતો.

'મને લાગે છે કે આપણે ઊપડવું જોઇએ' મોલોકોવે બીજા વિમાનીઓને કહ્યું, 'આપણે અહીંથી તો જેમતેમ કરીને નીકળી જઇશું. રસ્તામાં અત્યારે જેવી અનુકૂળ હવા છે, તેવી પછી નહિ મળે. સીધાં વાદળાંની દીવાલ પાસે પહોંચી જઈએ. આ મેદાન ઉપર ચક્કર મારવામાં પણ જોખમ છે. આપણાં વિમાનમાં એટલો ભાર ભર્યો છે કે કદાચ વિમાન ક્યાંક ચક્કર મારતા ટેકરી સાથે અથડાઇ પડે.

દરેક વિમાન લગભગ ચોવીસ ટન જેટલા વજનનું થયું હતું. સામાન ગળાબૂડ ભર્યો હતો. અમને ખાતરી હતી કે જો ક્યાંક વચ્ચે હવામાં ખાડો આવ્યો તો માર્યા જઇશું. ટ્રેક્ટરોએ વિમાનોને તેની દોડ લેવાની જગ્યાએ આણ્યાં. પહેલું મોલોકોવે પોતાનું વિમાન ઉપાડયું.

જોતજોતામાં ધુમ્મસ તેને વીંટાઇ ગયું. અમને ખબર ન પડી કે અમે ક્યાં છીએ. અમને લાગ્યું કે મેદાનવાળી ટેકરીની કોર-પર અમારું વિમાન આવી ગયું છે. હવે જો વિમાને ઝડપ ન પકડી તો વિમાન ગંદું દરિયામાં જશે. વિમાનમા બધાં એન્જિનો

પૂર વેગમાં આવી રહ્યાં હતાં. વિમાનની ગતિ ધીરે ધીરે પરાણે જોર કરતી હોય તેમ વધવા લાગી. આખરે વિમાન ટેકરીથી છસૌ ફીટ ઊંચે ચડ્યું. મેદાન ઉપર ચક્કર માર્યાં વગર સીધું ઉત્તર દિશામાં ઉપડ્યું.

અરધાએક કલાક પછી આ ધનપટ પૂરો થયો. અમારી ઉપર નીલ આકાશ અને બરફ વગરનો નીલ સમુદ્ર દેખાતાં હતાં. આમતેમ છૂટા બરફના ટુકડાઓ હંસોની જેમ તરતા હતા. અહીં આવ્યા પછી અમે બીજા વિમાનોની રાહ જોવા માટે હવામાં ચક્કર માર્યાં. અરધાએક કલાકમા તો ઍલેક્ષીવનું વિમાન વાદળાં-માંથી ડોકિયું કરીને બહાર આવ્યું. અમને જોતાવેંત તે અમારા વિમાનની પાછળ ગોઠવાઇ ગયું. અમે ત્રીજા વિમાનની રાહ જોતા હતા. પાએક કલાક ગયો. અરધો કલાક, કલાક, છતાં માઝુરૂકનું વિમાન દેખાયું નહિ. અમે તરત જ રૂડોલ્ફલૅન્ડમા પુછ્યું: 'ત્રીજું વિમાન ક્યાં છે?' જવાબ આવ્યો, 'અહીંથી તો તમારી પઠી પાત્રીસ મિનિટે ઊપડી ગયું છે.' ક્યાં હશે? અમે તેની રાહ જોતા ચક્કર મારવા લાગ્યા. અમારી પાસે પેટ્રોલ બહુ વધારે ન હતું, તોપણ તેને આ રીતે રાહ જોવામાં વાપરવા લાગ્યા. અમારે કાંતો પાછા રૂડોલ્ફલૅન્ડ જવું અથવાતો સીધા ધ્રુવ ઉપર ઊપડવું, બેમાંથી એક કર્યા સિવાય છૂટકો ન હતો. નહિ તો અમે બેઠેલી ડાળ કાપવા જેવું કરતા હતા. કારણ કે પછી ધ્રુવથી પાછા ફરવા જેટલું પેટ્રોલ અમારી પાસે રહે તેમ ન હતું. શેવેલેવની સલાહ લઇને મોલોકોવે તો ઉત્તર તરફ જ વિમાનને હાંક્યું. ઍલેક્ષીવ તેની પાછળ જ હતો. બેતાર વડે માઝુરૂકને હુકમ આપી દીધો કે તેણે ઉત્તર તરફ વિમાનને હાંકયે જવુ, અને ધ્રુવ પાસે પહોંચીને થાણાની ખોળ કરવી. પણ જો થાણું ન મળે તો નીચે ઊતરીને સંદેશવ્યવહાર બરાબર સાંધીને પછી થાણે આવવા ઊપડવું.

વિમાન ખીચોખીચ લાદેલું હતું. થાણા ઉપર શિયાળો ગાળનાર ટુકડી માટેના બધા સામાનથી તે ભર્યું હતુ. એ ઉપરાત અમારે માટેનો પણ સામાન તેમા ભર્યો હતો અમારા તંબુઓ, ખાધાખોરાકીનો સામાન, લૂગડા, વિમાનના વધારાના ભાગો એ બધાં ઉપરાત રાઇફલ અને પાંચસો જેટલી કારતૂસો પણ ત્યા હતી.

અમે ૮૪° અક્ષાશ પાસે પહોચ્યા ત્યારે વિમાન ૫૪૦૦ ફીટની ઊંચાઇએ તથા ૧૨૦ માઇલની ઝડપે ઊડી રહ્યું હતું. સૂર્ય ખુબ તેજસ્વી પ્રકાશતો હતો. નીચે બરફના મોટા મોટા ખેતરો પથરાઇને પડયા હતા. તે ખેતરોની વચ્ચે મોટી મોટી ખાડીઓ ને નહેરો વહી રહી હતી ખેતરોમા મોટી ચિરાડો પણ દેખાતી હતી. થર્મૉમિટર શૂન્યની નીચે ૧૭° પર હતુ. પણ વિમાનની ઓરડીમા પ્રમાણમા ગરમી હતી. અમે રુવાટીના લૂગડા પહેર્યાં હતા, પણ ઓવરકોટ નહોતા પહેર્યા. અમે વારવાર બેતાર વડે માઝુરક સાથે સંદેશ શરૂ કરવા મથતા હતા, પણ તેના તરફથી કોઇ જાતનો જવાબ આવતો નહોતો

અમે ૮૬° અક્ષાશને વટાવી ગયા. ઝાખું ધુમ્મસ સામે જણાવા લાગ્યુ. કોઇ કારણથી સમુદ્રમા બરફના ટુકડાઓ ઓછા દેખાવા લાગ્યા. નહેરો અને ખાડીઓ ઘણી હતી અને તેના ઉપર પાતળો બરફ જામેલો હતો.

રીસ્ટેન્ડ તો દરેક ક્ષણે માપ લેવાનું ને દાખલા ગણવાનું કામ કરી રહ્યો હતો એક મિનિટે તે સૂર્યની ઊંચાઇ માપતો હોય, તો બીજી મિનિટે પવનમા અમારુ વિમાન કેટલુ ધકેલાય છે, તે માપતો હોય, તો વળી ત્રીજી મિનિટે અમારા વિમાનની ઝડપ માપતો હોય તે ખૂબ ઝડપથી કામ કરતો હતો પણ ઉતા વળો બિલકુલ નહોતો થતો તે મોઢું ફેરવ્યા વગર જ પાછળ ઝૂકીને હાથ લંબાવી ભૂલ વગર પોતાને જોઇતુ સાધન, નકશો કે

કંપાસ ઉપાડી લેતો હતો. વચ્ચે વચ્ચે મને કહેતો જાય: 'જરા મોલોકોવને કહો ને કે વિમાનને જરા સરખું ચલાવે. મને માપ લેવાનું ફાવે.'

આ સંદેશ હું જ્યારે મોલોકોવને પહોંચાડતો ત્યારે તરત જ મોલોકોવ જાણે કોઇ તરતના જન્મેલા બાળકને ઉપાડતો હોય તેટલી નાજુકતાથી વિમાન હાંકતો.

એલેક્ષીવ કોઈ કારણે અમારી પાછળ પડી ગયો, અને મોઝુરૂકે અમને સંદેશ મોકલ્યો કે તે ૮૫° અક્ષાંશ વટાવી ગયો છે, તમે વિમાનની ગતિ જરા ઓછી કરો તો તે અમને આંબી જાય. મોલોકોવે વિમાનની ગતિ વીસ માઇલ ઘટાડી. એક કલાક થયો પણ માઝુરૂક દેખાયો નહિ. પાછળથી અમને ખબર પડી કે માઝુરૂક તો અમને પણ વટાવીને આગળ નીકળી ગયો હતો. અહીં અમે તેની રાહ જોતા હવામાં ચક્કર મારતા હતા ને બાઇસાહેબ તો ક્યાંના ક્યાંય આગળ નીકળી ગયા.

અમને વિમાનમાં હરવા ફરવાની મનાઇ હતી કારણકે તેને લીધે વિમાનનું સમતોલપણું સાચવવું મુશ્કેલ થઇ પડે, અને સમતુલા રાખવા માટેનાં 'સ્ટેબીલાઇઝર' સતત વાપરવાં પડે. પણ વિમાનમાં બધા શું કરે છે, તે જાણવાની ઇચ્છા ખૂબ તીવ્ર હતી. કાંઇ આ ધ્રુવ ઉપર રોજ રોજ આવી શકાવાનું છે? મેં મોલોકોવની રજા માગી લીધી અને હું ફરવા નીકળી ગયો. કોઇક થાકયોપાકયો ટૂંટિયા વાળીને ઘસઘસાટ ઊંઘતો હતો. તો કોઇક સતત ફોટોગ્રાફ જ લીધા કરતો હતો. કોઈક વળી બેતાર-યંત્ર ઉપર બીજા વિમાન સાથે વાતોએ લાગ્યો હતો. કોઇક એન્જિનની મોટરોની કાળજીમાં પડ્યો હતો. મોલોકોવ અને એલેવિ વિમાન ચલાવતા હતા. રીટ્સલેન્ડ દિગ્દર્શન કરાવી રહ્યો હતો.

આવડા મોટા રાક્ષસી યંત્રમાં ફક્ત અમે નવ જ જણ હતા.

આ વિચારે મને દબાવી મૂક્યો. આ હિમ વેરાનમાં નવ જ જણ ઊડી રહ્યા છે. તેમનું આ તોતીંગ વિમાન આ ખંડની અંદર રેતીના કણ જેવડું છે! છતા મે જોયું કે આ વિમાનના વિમાનીઓ સ્વસ્થ રીતે અને શ્રદ્ધાપૂર્વક આગળ વધી રહ્યા હતા. અમે ૮૮° ૩૦' અક્ષાંશે આવી પહોંચ્યા નીચે અનંત હિમ પથરાઇને પડ્યો હતો, કેટલાક હિમખડો તો મોરકો કરતાં પણ વિશાળ હતા. બરફ સૂર્યના પ્રકાશમા અરીસા જેમ ચળકી રહ્યો હતો, રીસ્ટલેન્ડે ક્રેંકલાના બેતાર-થાણાને રેડીઓ-હોકાયંત્ર વડે ગોધી કાઢવાનો પ્રયત્ન કર્યો, પણ તેમા ફાવ્યો નહિ. તેણે તે પ્રયત્ન પડતો મૂક્યો અને પોતાના બીજા કામે લાગ્યો. શેવેલેવ મારી પાસે આવ્યો અને તેણે મને કહ્યુ :

'જરા બારી બહાર નજર કરો, ક્યાય નીચે વિમાન દેખાય છે?' મેં મારી આંખોને ઘણી ખેંચી, પણ ક્યાય વિમાન ન દેખાયું. જો કે મને એમ લાગતુ કે દૂર ક્યાય વિમાન જેવું કાળું ધાબુ દેખાય છે, પણ તે મારી ભ્રમણા હતી. કા તો તે બરફનો ખડક હોય કે બરફમા પડી ગએલો કૂવો હોય

એ વખતે સવારના ૫-૫૨ નો વખત હતો.

'આપણે અત્યારે બરાબર ધ્રુવ પર છીએ.' રીસ્ટલેન્ડે મારી પાસેથી પસાર થતા મને કહ્યુ.

ઉત્તરધ્રુવ આસપાસના પ્રદેશથી જરાય જુદો પડતો ન હતો. એ જ મોટા બરફના મેદાનો, એ જ મોટી ચિરાડો, એવી જ બરફની મોટી ભિંગાવેની જાજમો. અમે પાચ હજાર ફીટની ઊંચાઇએ હતા. ઠંડી '-૧૨°' હતી હું વિચાર કરતો હતો કે મારા વાચકોને હું આ ધ્રુવના બહારના દેખાવનું વર્ણન કઇ જાતનું કરી બતાવીશ? અમે જ્યારે જોયું કે તેમા ખાસ વર્ણન કરવા જેવું કાઇ નથી, ત્યારે મને દુઃખ થયું.

મોલોકોવની હોંકણી અને રીસ્ટલેન્ડની દોરવણીએ અમારા વિમાનને સ્પીડટના થાણાના અક્ષાંશ પાસે પહોંચાડયું. થોડી મિનિટ બાદ મોલોકોવે વિમાનની લગામ ઓસેવિને આપી પોતે રીસ્ટલેંન્ડ પાસે પહોંચ્યો.

'રીસ્ટલેન્ડ જો જો' તેણે દુરબીન ચઢાવીને બૂમ પાડી: 'જો જો આપણી છાવણી દેખાય.'

અમારી સામે દૂર નીચે અમે કાળું ધાબુ જોયું. રીસ્ટલેન્ડે કેટલીય વાર સુધી શંકાભરી નજરે ધાબાં તરફ જોયા કર્યું.

'હજુ ઊભા રહો ઉતાવળા ન થાઓ. અલબત્ત છાવણી આ અક્ષાંશ ઉપર હોવી જોઇએ, ગમે તે રીતે પણ મને લાગે છે કે નક્કી કરેલ વખત કરતાં તે વહેલી દેખાઇ છે.'

પણ ત્યાં તો શેવેલેવ રીસ્ટલેન્ડની ઓરડીમાં ધૂસી આવ્યો, અને તેના ગળામાં હાથ ભેરવીને તેને ચુંબન કરીને આનંદથી ગાજી ઊઠયો. 'આ...તેં ભારી કરી હો! બરાબર છાવણી પાસે વિમાન લઈ આવ્યો ખરો!'

દરમિયાનમાં છાવણી હવે તો નરી આંખે જોઇ શકાતી હતી. સફેદ હિમ-મેદાનની ઉપર વિમાનની આકૃતિ સ્પષ્ટ દેખાતી હતી અને નાના સ્થિર ટપકાંઓ જેવાં તંબૂઓ ને કાળીઓ જેવા માણસો ફરતાં સ્પષ્ટ દેખાતા હતાં. મેદાનના એક ખૂણે 'T'ની મોટી આકૃતિ દોરેલી દેખાતી હતી. એક જગ્યાએ ભૂંગળામાંથી નીકળતા ધુમાડા સાથે પવન રમી રહ્યો હતો. મોલોકોવ મેદાન ઉપર વિમાનને ચક્કર ફેરવવા લાગ્યો, તેણે નીચે જોયું અને શંકાભરી રીતે કહ્યુ:

તેઓ આપણને પવનની દિશામાં મેદાન ઉપર ઊતરવાનું સૂચવતા લાગે છે. પણ કદાચ નીચે ઊતરતી વખતે પવન આપણને જરા દૂર ઢમડી જાય તો આપણું વિમાન વેરોવિખેરાણના

વિમાનની સાથે અથડાય ને તેને નુકસાન પહોંચે. એના કરતાં વિમાનને મેદાનને લાંબે પટે ન ઉતારતાં પહોળે પટે ઉતારું. તેમાં આપણા વિમાનને થોડું જોખમ છે ખરું.

મોલોકોવે ખૂબ કાળજીથી વિમાનને નીચે ઉતારવા માંડ્યું અને સાવ ધીમેથી ધ્રુવના હવાઈમેદાન પર વિમાનનાં પૈડાં અડ્યાં, વિમાન થોડુંક દોડ્યું અને એકાએક આખા વિમાને મોટો કૂદકો માર્યો. વિમાનનું જમણું ધીંસરું એક મોટા બરફના ખડક સાથે અથડાયું. આ બરફનો ખડક અમને દૂરથી દેખાયો ન હતો. શેવ- લેવ એકદમ વિમાનની બારીએ દોડ્યો.

'એ તો કાંઇ નથી. ધીંસલાએ જરાક અટકચાળું કર્યું. કાંઇ નુકસાન નથી થયું.' તેણે હાશનો શ્વાસ મૂકીને કહ્યું.

થોડી જ ક્ષણમાં અમારું વિમાન અટક્યું. અમે ધ્રુવની ભૂમિ પર પગ મૂક્યો!

પ્રકરણ ૫

ધરતીને મથાળે

આખરે અમે પહોંચ્યા. મેં ઊતરતાં પહેલાં જ બારીમાંથી જોયું તો યુવાનીના ઉત્સાહમાં વિમાન તરફ દોડતાં આવતાં પ્રો. શ્મીડ્ટ, સાથે વોડોપીઆનોવ, બાબુશ્કીન, પેપેનીન વગેરે દેખાયા. અમે બધા એક કતારમાં ઊભા રહીને ઊતરવાના બારણા આગળ ઊભા હતા. સૌથી આગળ મોલોકોવ હતો. તે અમારો મુખી હતો. અને પહેલો મુખી જ ઉતરેને! અમારા મિત્રો અમને ભેટવા માટે આગળ દોડયા. અમને તેઓએ હેતમાં દાબી દીધા.

'તમે પહોંચ્યા ખરા! કેવું મજાનું! તમે પણ સીધા બિલકુલ ભૂલ ખાધા વગર અહીં ઊતર્યા, એ જ બતાવે છે કે આપણી ગણતરી કેટલી આબાદ છે. જો બરાબર ધ્રુવબિંદુતીરેખા ઉપરથી જ તમે પસાર થાઓ તો જ અમારો પત્તો લાગે એમ હતું. તમારો સુકાની આબાદ નિશાનબાજ છે.' શ્મીડ્ટે કહ્યું.

રીત્સ્લેન્ડ તો આ છેલ્લા શબ્દો કાને પડયા ન પડયા ત્યાં તો દૂર ભાગીને ઊભો. તેની આંખમાં શરમ અને સાથે ગુસ્સો બન્ને હતા. આ માણસ સૌથી વધારે કોઇથી બીતો હોય તો તે વખાણથી. કોઇ તેના તરફ આંગળી ચીંધે એટલે તે ધ્રૂજવા માંડે અને અમસ્તો પોતાનો બચાવ કરવા તૈયાર થઇ જતો.

'હા અમે તો ધ્રુવબિંદુની ફરતા તારના થાંભના ફરતાં ચક્કર મારીએ તેમ ચક્કર માર્યું' મોનોકોવે કહ્યું

અમારા હૈનાળ જજમાનોની સાથે અમે આ અપૂર્વ હિમનગરને જોવા લાગ્યા સ્થળનું દૃશ્ય ભવ્ય હતુ ! વિશાળ બરફના મેદાન ઉપર બે વિરાટકાય વિમાનો આરામ લેતા પડ્યા હતા. તેની પડખે રંગબેરંગી નાના નાના તબૂઓ જમીન ઉપર લપાઇને પડ્યા હતા વિમાનમાથી ઉતારેલા સામાનના ઢગના ઢગ પડ્યા હતા

પેપેનીન અમને તેના તબૂમા લઇ ગયો ખોરાકના ડબ્બાની બનાવેલી ખુરશીઓ અમારા માટે તૈયાર હતી આજના દરબારમા તેણે કોટમાંથી ક્યારનુ છુપાવેલી બ્રાંડીની બાટલી કાઢી, અને તેની સાથે બીજો વજનદાર નાસ્તો પણ તૈયાર હતો અમારા વિમાનને દૂરથી જોતાવેત જ પેપેનીને પોતાનો પેરેફિનનો ચૂલો ચાલુ કરીને અમારે માટે પકવાન તૈયાર રાખ્યુ હતુ

શ્મીડટ પણ અંદર આવી પહોંચ્યો તેણે પોતાનો એલ્યુમિનિયમનો પ્યાલો ઊંચો કરીને કહ્યું 'આ આપણા સોવિયેટ સંઘના વીરોના માનમા તેમની ઝળકતી સફળતાના માનમા'

અમે બધાએ ખાધુ પીધુ મોનોકોવે સામો આભાર માન્યો તરત જ તેના સાથીદાર વિમાનીઓને માથુ હલાવીને નિશાની કરીને તબૂનો દરવાજો બતાવ્યો 'આપણે આપણા વિમાનને પાછા ભૂલી ગયા ચાલો જલદી તેના મશીનને ઢાકી દઇએ'

અમે વિમાનના એન્જિનોને ગરમ અસ્તરોથી ઢાકી દીધા પેપેનીનની ચોકડી તો અમારી સાથે જ વિમાનમાથી બધો સામાન એક પછી એક નીચે ઉતાર્યો ખોરાકના ડબ્બાઓ, તબૂ માટેની નળીઓ, પવનચક્કીવાળા વીજળીઘરના સાધનો, બેતારના સાધનો આ વિમાનના પટમા આટલો બધો સામાન ભર્યો હશે,

એની અમને અંદર બેસતી વખતે કલ્પના નહિ આવેલી. જ્યારે તેનો ઢગલો કર્યો ત્યારે કેટલાય વાર ઊંચો ગંજ થઈ ગયો.

'આ તે વિમાન કે ભંડાર!' ફુરેશ્ટીએ વિમાન તરફ પૂજ્ય ભાવે જોઈને કહ્યું.

અવારના દસ થઈ ગયા. ઊંઘના ભારથી આંખ ઊંચી કરવી કે થાકથી હાથ હલાવવા એ હવે મુશ્કેલ હતું, પણ બીજાં વિમાનો ક્યાં? તેમના તરફથી કોઇ નિશાની કે સંદેશ ન હતો. સ્ટ્રોમેલિવ અને ઇવાનોવ તો રેડિયો ઉપર કાન માંડીને જ બેઠાં હતા; પણ કાંઇ સંભળાતું ન હતું. આખરે એવેક્ષીવના વિમાનનો પત્તો મળ્યો. એમ બન્યું હશે કે તે ધ્રુવબિંદુ ઉપર પહોંચ્યા કે તરત જ નીચે ઊતરવાનો તેણે વિચાર કર્યો હશે, છાવણીની ગોતમા પેટ્રોલ બાળવું એના કરતાં અત્યારે સારી જગ્યા જોઈને ઊતરવું, એ એને વ્યાજબી લાગ્યું. જાણે કે મોસ્કોના વિમાની મેદાનમાં ઉતારતો હોય તેવી મિફતથી તેણે પોતાના વિમાનને એક બરફના મેદાન ઉપર ઉતાર્યું. ક્ષુગોવે ખૂબ મહેનત અને કાળજીથી સ્થળના અક્ષાંશ રેખાંશ માપ્યા અને તરત જ સ્ટ્રોમેલિવ સાથે સંદેશવ્યવહાર શરૂ કરી દીધો, અને જણાવ્યું કે અમે બધા અહીં લહેરમાં છીએ. વિમાનને ઉડાડવા માટે બરફના મેદાનમાં સાફસૂફી કરીને અમે પાછા ઊપડશું. ધ્રુવની વધારેમાં વધારે નજીક જો અમારામાંથી કોઇ ઊતર્યું હોય તો તે આ એવેક્ષીવ. તે ભૂમિતિ પ્રમાણેના ધ્રુવબિંદુથી ફક્ત ચાર જ માઇલ દૂર હતો.

અમારા સાથી વિમાનનો પત્તો લાગ્યો, એટલે અમને નિરાંત થઇ અને તરત જ ઊંઘી જવાનું નક્કી કર્યું. હવામાન ખરાબ થઇ ગયું હતું. આકાશમાં વાદળાં ઘેરાયા હતા, બરફનું તોફાન શરૂ થઇ ગયું હતું. અમે અમારા વિમાનની પાંખની ઓથે અમારો તંબૂ નાખ્યો હતો, તેની ફરતા બરફના ગળિયા એવી રીતે છાંદી દીધા હતાં કે પવન અમને ન નડે. તંબૂ આમ સાવ નાનો લાગતો

હતો. પણ અંદર પેઠા ત્યારે જોયું તો ચાર જણ સૂઇ શકે તેટલી જગ્યા તેમાં હતી. અમે રબ્બરની ગાદીઓમાં પંપથી હવા ભરીને તેને ફૂલાવીને તેના ઉપર રેન્ડીઅરના ચામડાનો ઓછાડ પાથર્યો. અને તેના ઉપર અમે સૂવાના કોથળા રાખ્યા. પહેલાં તો અમે સાતે ય લૂગડે ફક્ત એક રુંવાટીના જોડા કાઢીને કોથળામાં પેઠા; ત્યાં તો સ્મીડટ તંબૂમાં ડોકાયો, અને અમને જોઇને હસીને કહે:

'મૂર્ખાઓ, આમ તે હોય! આ કોથળા તો ઘર સમજવાના છે. તમારા શરીરની સગડીથી તેમાં ગરમી ઉત્પન્ન કરવાની છે. આ કોથળાને તમે ગરમ નહિ કરો ત્યાં સુધી તે તમને પણ ગરમી નહિ આપે. એટલે તમારે શરીર ઉપર કેવળ નીચેનાં જ કપડાં રહેવા દઇને બીજાં કાઢી નાખવાનાં. અથવા સાવ કપડાં કાઢીને સૂઓ તો વળી વધારે ગરમી મળશે. અલબત્ત ઘડીક લૂગડાં કાઢતા આકરું પડશે.'

આ બાબતમાં અમારાથી વધારે અનુભવીનું માનવું એ જ અમને ડહાપણભર્યું લાગ્યું. અમે કેવળ સાવ નીચેનાં ચામડીને અડીને પહેરેલાં જ કપડાં રહેવા દઇને ટાઢમાં ધ્રુજતાં ધ્રુજતાં કોથળામાં પેઠા. બે ત્રણ મિનિટ જરા આકરું લાગ્યું પણ થોડી જ વારમાં અંદર હૂંફ ભરાઇ. જોતજોતામાં જાણે સાતમા આકાશમાં હોઇએ એવું સુખ અમે અનુભવવા લાગ્યા. આ કોથળા બહુ ઉત્તમ બનાવટના હતા. તે રેન્ડીઅરના બચ્ચાનાં ચામડામાંથી બનાવેલા હતા, અને અંદર ઊનનું પડ હતું. એક ખાસ નેફો એવી રીતે બનાવવામાં આવ્યો હતો, કે તેની દોરી ખેંચીએ એટલે ખભા ને માથું પણ ઢંકાઇ જાય.

આ કોથળામા ઊંઘ લેવી એ પણ એક મોટો લહાવો જ હતો. આ પથારી અમને એટલી ગમી ગઇ હતી કે અહીંથી પાછા ફરતી વખતે રૂડોલ્ફલેન્ડમા અમારામાંથી ઘણા તો ઓરડામાં સૂવા

કરતાં, તંબૂઓમાં જ સૂવાનું પસંદ કરતા. એમાં કેવળ પથારી-ને જ બીજા જરા મળે તેમ નહોતું, તંબૂની રચના પણ એવા પ્રકારની હતી કે તેમાં ટાઢ ફરતી આંટા જ મારે. રેશમની બેવડ દીવાલોવાળી અને બધીય કોરથી માવ બીડાઇ શકે તેવી તંબૂ-ડીઓ ખરેખર સ્વર્ગ જેવી લાગતી. એમાં ય વળી અંદરની બત્તીનો પ્રકાશ આ રેશમી દિવાલ ઉપર કંઇ પીરોજી રંગની છાંટ પાડતો હતો. તેને લીધે આ તંબૂઓ કોઇ મધ્યકાલીન રાજ-કુંવરીના મહેલના ઓરડા જેવો ભાસ કરાવતા હતા!

૨૭ મી મે–ધ્રુવ પરનો બીજો દિવસ

અમે મોસ્કોના સમય પ્રમાણે પ્રભાતકાળે ઊઠયા. ધ્રુવ ઉપર તો સ્થાનિક સમય જેવું કંઇ હોતું જ નથી. તે સૌને ખબર છે. ઓલેવિ અને ગુરોવસ્કીએ અમારા માટે સુંદર મહાભોજન તૈયાર કર્યું હતું. રૂડોલ્ફલેન્ડમાં પેપેનીને અમારા વિમાનમાં ઠાંસી ઠાંસીને ખાવાનો સામાન ભરાવ્યો હતો, તે માટે તે વખતે અમે તેના પર ખીજાયા હતા; પણ અત્યારે તેને ધન્યવાદ આપ્યા વગર ચાલે તેમ ન હતું.

એક ફક્ત રોટીની ખોટ અહીં અમને સાલતી હતી. રૂડોલ્ફ-લેન્ડ છોડતી વખતે અમે દરેક એરોપ્લેનમાં થોડીક પાઉંરોટી ભરી લીધી હતી, વળી ઠેઠ નારીયાન-મારે આગળ ઇવાશીનાએ વિમાનની પાંખમાં મોટા પાંચ છ પાઉંના રોટલા સંતાડી રાખ્યા હતા. એ રોટલા ત્યાં ઠંડીને લીધે ઠરીને ઠીંકરા જેવા થઇ ગયા હતા, પણ એ જ ઠંડીને લીધે બિલકુલ બગડયા ન હતા. ફક્ત અહીં અમારે તેના ટુકડા કરવા માટે કરવતનો ઉપયોગ કરવો પડયો હતો. અમારા ભોજનના ટેબલ ઉપર (ટેબલ અટલે તેલનો ડબ્બો. અને તેના પરનો ઓછાડ એટલે એન્જિન પર ઢાંકવાનું ગરમ લૂગડું) આ પાઉંરોટી મહાભોજનની શોભામાં ઓર વૃદ્ધિ કરતી

હતી. પાઉરોટી પરના અમારા પ્રેમને લીધે પાયજ઼ નિયમમા તેનો જથ્થો સફાચટ થઇ ગયો, અને પછી અમારે બિસ્કીટ ઉપર ચલાવવુ પડ્યુ

ભોજન કરીને પછી નિરાતે અમે સિગારેટ પીધી તમાકુની ખોટ અમારે આ પ્રવાસમા કદી ભોગવવી પડી ન હતી જાતજાતની મજાની સિગારેટ અમે છૂટથી વાપરી શકતા આટલી નિરાત અમે આજે જ પહેલી વાર ભોગવી પણ મેતોકાવને તો નિરાત એ જ પચાત, અને પચાતમા જ આનદ તેણે કહ્યું 'ચાલો આપણે વિમાનને બરફ અને ધૂળ ઝાટકીને સાફ કરી નાખીએ ત્રણ કલાક સુધી અમે બધા વિમાનને સાફ કરવાના કામમા લાગી ગયા અને વિમાનને ફરી સ્વચ્છ અને ચકચકિત કરી નાખ્યુ, પછી અમારા વાસણો બધા સાફ કરી નાખ્યા અને બારણા ઉપર એક ચેત વણીનુ પાટિયુ લગાવી દીધુ, "જોડા લૂછીને અદર આવો ધ્રુવ વાસી સિવાયના કોઇને અદર આવવાની મનાઇ છે'

અમે અમારી સાથે એક વીજળી ઉત્પન્ન કરવા માટેની પવનચક્કી આણી હતી પેપેનીનની ટોળી તરત જ તે ઊભી કરવાના કામમા લાગી ગઇ હતી કે કલ પામે જે વાયરલેસની બેટરીઓ હતી, તે ખૂબ નબળી હતી અને તેમા જેમ બને તેમ જલદી શકિત પૂરવાની જરૂર હતી પેપેનીનની ટોળી કઇ એકની ન હતી એણે હાક્લ કરી ને આખી છાવણીમાથી એકએક માણસ તેની મદદે પહોચી ગયો પેપેનીને 'અમને એક કતાર કરાવો અને 'દો બનો' પ્રમાણે તેમાથી બે કતાર કરાવી એક કતારને ખોદકામ અને બીજી કતારને પાવડાકામ સોપી દીધુ આ પવનચક્કી ઊભી કરવાનુ કામ સહેલુ હતુ બરફમા એક ચીજ ખોદવી એ કામ તો સહેલુ ગણાય પણ આ તો પાયો નાખવાની વાત હતી એને માટે બરફમા કાણા પાડવાનુ અમે

શરૂ કર્યું. બરફમાં બે થર હતા. ઉપરનો બરફ વરસાદનો બનાવેલો હતો. અને તેની નીચે સમુદ્રનાં પાણીમાંથી જામી ગયેલો બરફ હતો. વરસેલો બરફ જામેલા બરફ કરતાં સામાન્ય રીતે પોચો હોય છે.' પણ અહીં તો ઉપરનો વરસેલો બરફ પણ એટલો જ કઠણ થઇ ગયો હતો. પહેલાં અમારે આ ઉપરના બરફમાં ઠેઠ નીચેના જામેલા બરફ સુધીની ઊંડી ખાઇ ખોદવાની હતી. નિરૂમથી આ ખાઇ ખોદીને અમે જામેલા બરફના પાયા સુધી આવ્યા. એ બરફમાં અમે બે ઊંડાં કાણાં પાડયાં. અને આ બેય કાણાંઓને એક ત્રીજા આડા કાણાંથી જોડી દીધાં. આ રીતે અમે બરફની એક ઘોડી તૈયાર કરી અને એની અંદર તારનાં દોરડાં ભરાવ્યાં. અને એ કાણાંને પાછાં જામેલા બરફના કટકા અને બરફની ધૂળથી ખૂબ ધરબીને પૂરી દીધાં. આ રીતે અમે ત્રણ તારના દોરડાને બરફમાં ઊંડે ધરબ્યા. આ બધા કામમાં અમારા પાકા છ કલાક ગયા. આ પછી પવનચકી ઊભી કરતા ફક્ત પંદર જ મિનિટ લાગી.

પવન તો સાવ ધીમો હતો, પણ પવનચકીની મોટરના પંખા તો તરત જ ફરવા લાગી ગયા. મોટર સાથે જ જોડેલો દીવો તરત જ સળગ્યો, અને અમારું વીજળીઘર ચાલુ થઇ ગયું. અમારા આવતાં પહેલા ક્રેંકસ મારેતુ બેતાર–ઘર બરફનાં ચોસલાં વડે ઊભું કરી દીધું હતું; અને એક ટેબલ ઉપર (ટેબલ બરફનું જ બનાવેલું હતું) બેતાર-યંત્ર ગોઠવી દીધું હતું. આ ઓરડીની માથે વિમાનત્રીનું કપડું ઢાંકી દીધું હતું. આ નાનકડી ઓરડી ખૂબ મજાની હતી. અમારું વીજળીઘર શરૂ થયું કે તરત જ ક્રેંકયે પોતાની ઓરડીની બરફની ભીંતમા કાણું પાડયું, અને પોતાના તારનાં દોરડાને તેમાથી કાઢીને વીજળીઘર સાથે જોડી આવ્યો. પવને આ બેતાર–યંત્રની બેટરીઓમા નવો પ્રાણ પૂરી દીધો.

એ દિવસ થઇ ગયા, પણ હજુ માઝુરૂકનો પત્તો ન હતો. તે ક્યાં છે, એને શું થયું છે, તેની કોઈને ખબર નહોતી. કેવળ અમારૂં જ બેતાર–ઘર નહિ, પણ પશ્ચિમ ધ્રુવપ્રદેશનાં તમામ બેતાર–ઘરો આકાશમાં પોતાનાં વીજળીક મોજાંઓ મોકલી તેની તપાસ કરી રહ્યાં હતાં. પણ બધાંય નિષ્ફળ ગયાં. અમારી ચિંતા વધવા લાગી. માઝુરૂક વિમાનકળામાં એક્કો હતો, પણ આ ધ્રુવ પ્રદેશમાં તો કાંઈ કહેવાય નહિ. તેનાં રહસ્યો અમાપ હોય છે. શેવેલેવ તો લગભગ સૂનો જ ન હતો. વિમાનમાંના બેતાર–યંત્ર ઉપર તે લગભગ બેસી રહેતો.

અમે પેપેનીનની ટોળી માટેની છાવણીની જગ્યા બરાબર સરખી કરતા હતા, ત્યાં એકાએક અમારા કાન ઉપર એક ચીસ આવી. અમે પાછા ફરીને જોયું તો શેવલેવ એક ગાંડા માણસની જેમ નાચતો નાચતો અમારી તરફ આવતો હતો. અમે સમજી ગયા. માઝુરૂકનો પત્તો લાગ્યો હશે! અમે પણ તેના તરફ દોડયા. અમારી અટકળ સાચી હતી. સેલ્યુસ્કીનની ભૂશિર પરના બેતાર–યંત્રે માઝુરૂકના સંદેશનાં મોજા પકડી પાડયાં હતાં. તેનું વિમાન સલામત હતું. વિમાનીઓ પણ સલામત હતા. તેઓ કઈ જગ્યાએ છે, તે તો સૂર્ય દેખાય ત્યારે ખબર પડે તેમ હતું. અમારાં મન આ સમાચાર સાંભળીને કેટલાં હળવાં ફૂલ બની ગયાં!

એલેક્ષીવના વિમાન સાથેનો અમારો સંદેશ વ્યવહાર બરાબર ચાલુ હતો. તેના બેતાર–યંત્રના સંચાલક સુકોવે અમને ખબર આપ્યા કે હજુ ત્યાં હવામાન ખરાબ છે, પણ તે સુધરશે કે તરત જ તેઓ અમારી પાસે આવી પહોંચશે. દિવસ દરમિયાન પવન સાવ પડી ગયો. વાદળાંઓ પણ કંઇક વિખેરાયાં અને ઉષ્ણતામાન પણ શૂન્યથી ૮° ડીગ્રી નીચે હતું. એલેક્ષીવે સંદેશ મોકલ્યો કે તેઓ ઊપડવાની તૈયારીમાં છે. અમે આતુરતાથી તેની

રાહ જોવા લાગ્યા. અમે વિમાની મેદાન ઉપર વાવટાઓનાં નિશાનો ખોડી દીધાં. એાલેવ અને બેઝીને તો અમારા સૂવાના કોથળાઓથી મોરા અંગ્રેજી 'ટી' નો આકાર વિમાન ઉતારવાની જગ્યાએ કર્યો. અમને સાંજના ૪ વાગે વિમાન આવતું દેખાયું. તે અમારા સ્થળથી જમણી દિશામાં ઊડતું હતું. અમે તેને બેતારથી ખબર આપ્યા એટલે તે તરત જ અમારી સામે વળ્યું. એલેક્ષીવે સાવચેતીપૂર્વક અમારા ઉપર થોડાંક ચક્કરો માર્યાં, દરમિયાન વિમાની મેદાનને બરાબર જોઇ લીધું, અને પછી તેણે વિમાનને નીચે ઉતાર્યું. તેનું ઉતરાણ કેટલું સચોટ અને ગણતરીવાળું હતું!

અમે અમારા બિરાદરોને ભેટી પડયા. હવે છાવણીમાં ૨૯ સોવિયેટ નાગરિકોની વસ્તી થઇ. વસ્તીમાં અસાધારણ વધારો થઇ ગયો. બે દિવસમાં ૧૩૦ ટકાનો વધારો! ક્રુકોવ તો નીચે ઊતરતાંવેંત મિત્રોની સાથે ભેટીને તરત જ બરફની સપાટો પહેરીને મેદાન જોવા નીકળી પડયો. પાછા ફરીને તેણે કહ્યું:

'અમારું મેદાન તમારા આ મેદાન કરતાં વધારે સારું, વધારે સપાટ હતું.' તેણે નમ્રતાથી ઉમેર્યું. 'પણ તમારું મેદાન વધારે કઠણ જમીનવાળું ખરું.

તેમનું વિમાન ફક્ત ૨૩ મિનિટમાં અમારી પાસે આવી ગયું હતું. તેઓએ ૨૩ કલાક તેમના મેદાન પર ગાળ્યા હતા. તેમાંના એક પ્રવાસી વિલેન્સ્કીએ નીચેના શબ્દોમાં આ ૨૩ કલાકનું વર્ણન કર્યું છે.

'જેવા અમે વિમાનમાંથી બહાર નીકળ્યા, કે અમારામાં એક વિચિત્ર પ્રકારની લાગણી ઉત્પન્ન થઇ. અમે ઉત્તરધ્રુવ ઉપર હતા. ભૂગોળમાં આ બિંદુનું મહત્વ અમે જે કલ્પનાથી ઊભું કરેલું તે કલ્પના અહીં તૂટી ગઇ. ઉપરાંત અહીં કંઇક અપૂર્વ શાંતિ હતી. હવા પણ સાવ મૌન હતી. નહિ પક્ષીનો કિલકિલાટ

કે નહિ મનુષ્યોનો પગરવ. મનુષ્યની વાણી પણ અહીં મૌન થઇ-ગઇ હતી. બરફ પણ આટલો કડણ હતો, કે તેના પર પણ કંઇ ચાલવાની અસર થઇ ન હતી. સાત કલાકના સતત વિમાની પંખાના ઘરઘરાટ પછી આ શાંતિ અમારા મન ઉપર ભારે ઓથાર જેવી અસર કરતી હતી.

પણ આ સ્થિતિ લાંબો વખત ન ચાલી. તરત જ વિમા-નમાંથી એન્જિન ઢાંકવાનાં લૂગડાં નીચે ઊતરવા લાગ્યાં. વૈજ્ઞાનિક સાધનોમાંથી જરૂરી હતાં તે બહાર કાઢ્યાં. થોડીવારમાં તો પ્રવૃત્તિનું ચેતન વ્યાપી ગયું.

એલેક્ષીવ તો નીચે ઉતરીને તરત જ મેદાનના અવલોકન માટે નીકળી પડયો હતો. તે હંમેશની માફક જ ગંભીર અને શાંત હતો. તે આ મેદાનમાં બરફના ખડકોની દીવાલો સુધી ભમી આવ્યો. પોતાના પગલાંથી જમીનને માપતો માપતો તે પાછો આવ્યો.

'મેદાન સારું છે. આપણે આ મેદાનની ઉપર જરાય મહે-નત વગર પાછા વિમાનને ઉપાડી શકશું.'

અમે આ મેદાન ઉપર અમારી છાવણી નાખી. અમે સાત જણ હતાઃ એલેક્ષીવ, મોરકોવ્સ્કી, સુકોવ, સુગ્રોબોવ, ગિન્કીન, સ્મેન્કીન અને હું. અમે જાણે કે રૂડોલ્ફલેન્ડમાં જ ઉતર્યા હોઇએ, તેમ અહીં નિરાંતે જમ્યા. એન્જિનને ઢાંકી દીધાં. પ્રાઇમસ સળ-ગાવીને થોડોક બરફ ઓગાળ્યો, ને દાતણ પાણી કર્યાં. રોજનીશીમાં નોંધ લખી લીધી. સુકોવે અક્ષાંશ રેખાંશનું માપ લઇને જાહેર કર્યું.

'આપણે ધ્રુવબિંદુથી ચાર માઇલ છેટા છીએ. મુખ્ય છાવણી આપણાથી અરધા કલાકને અંતરે છે.'

એલેક્ષીવ કંઇ ન બોલ્યો. સુકોવે અમારી છાવણીનું સ્થાન બેતારથી શવેલેવને મુખ્ય છાવણીમાં જણાવ્યું પણ અત્યારે વિમાન ઉપાડવું અશક્ય હતું. હવા વધારે બગડી હતી. સુગ્રોબોવ વિમા-

નને દોડાવવાની જગ્યા ઉપર ક્રોધમાં બળતો હતો.

'કેમ શું છે?' એલેક્ષીવે પૂછ્યું.

'ઘણું જ ખરાબ.' સુગ્રોબોવે મારી પાસે પોતાની ખીજ ઠાલવી. 'આપણે ઊતરી'ઊતરીને આખરે ધ્રુવથી ચાર માઈલ છેટા ઊતર્યા, તેનો શું અર્થ? શું આપણે બરાબર ધ્રુવબિંદુ ઉપર ઊતરી શક્યા હોત એમ!'

'હા, ત્યાં જ આપણે ધ્રુવબિંદુથી થોડાક દૂર નીકળી ગયા. વળી બરાબર ધ્રુવ ઉપર ઊતરવાની અનુકૂળતા હોત કે નહિ, તે ય કોને ખબર છે! વૈજ્ઞાનિક દૃષ્ટિએ કે ભૌગોલિક દૃષ્ટિએ ચાર માઈલ તે કંઇ બહુ મોટો ફેર ન ગણાય. કદાચ એમ પણ હોય કે આપણે ઊતર્યા હોઇએ બરાબર ધ્રુવબિંદુ પર પણ પછી બરફ ખસતો ખસતો ચાર માઇલ દૂર ચાલ્યો ગયો હોય.' એલેક્ષીવે આ પ્રમાણે હસતાં હસતાં પોતાના મિત્રને આશ્વાસન આપ્યું.

'તમને લાગે છે કે આપણે ચાર માઇલ ખસી ગયા હઈશું?' સુગ્રોબોવે પૂછ્યું.

એલેક્ષીવ આધું જોઇ ગયો. 'ત્રણ કલાકમાં ચાર માઇલ બરફ હઠે નહિ' તેણે કહ્યું

'કદાચ હોય.'

કલાકો એક પછી એક મિનિટની ઝડપે પસાર થવા લાગ્યા. વારાફરતી સૌ ઊંઘવા લાગ્યા. પ્રાઇમસ એકલો સતત ગાજતો હતો. વિમાનની ધાતુની દીવાલોની બહાર પવન ગાજતો હતો. પણ ક્રુકોવ સૂતો નહિ. તેના બેતાર-યંત્રમાં કાંઇક વાંધો પડ્યો હતો. હાથમાં વોલ્ટમિટર લઇને તે આ યંત્રની આંટીઘૂંટીવાળા એકએક અંગની પરીક્ષા કરી રહ્યો હતો. તેના વાલ્વ, સરકિટ, અને બીજાં બધાને વારાફરતી તેણે ચાર કલાક સુધી તપાસ્યાં. આટલી ટૂંડોમાં

પણ એના વિશાળ કપાળ ઉપર પરસેવાના ટીપાં બાઝી ગયાં. એવેક્ષીવ પણ જાગીને તેની મદદમાં લાગ્યો. એક આ નાનકડા યંત્રની મદદ વગર અમે વરસોના વરસ સુધી અમારી મુખ્ય છાવણીની તપાસ કરીએ તોપણ તેનો પત્તો લાગે તેમ ન હતું.

'મળી ગયું, હાશ' આખરે સુકોવે પોતાના યંત્રની ભૂલ પકડી પાડી.

તે હસ્યો, ભૂલને પકડયા પછી તેને સુધારતા શું વાર!

૧૫ કલાક પસાર થઇ ગયા. અમારા બે ય યાત્રિકો પૂરા બાર કલાકથી ઊંઘતા હતા. તેમને ઊંઘમાથી જગાડવાનું પાપ કરીને તેમને ખવરાવવું એ અમને ઠીક ન જણાયું એટલે અમે તેમના વગર જમી લીધું. એ ઊંઘતા સાથીઓ માટે ખાવાનું ગરમ રહે એટલે તપેલીઓ ફરતા ગરમ રૂંવાટીનાં કપડા વીંટી દીધા. એક કલાક પછી તેઓ જાગ્યા અને જમ્યા.

બરફનું તોફાન શાંત થવા લાગ્યું. પવને વાદળાંઓને વીખેરી નાખ્યા, અને ધુમ્મસને પણ ભગાડયું. સૂર્ય અમારા મેદાન ઉપર પ્રકાશવા લાગ્યો. સુકોવે મુખ્ય છાવણીને ખબર આપ્યા કે બે કલાકમાં એન્જિનો ગરમ થઇ જશે ને અમે ઊપડીશું. બરાબર બે કલાકે સુકોવે બેતારથી ખબર આપ્યા 'અમને સ્થળ ચીંધો અમે ઊપડીએ છીએ.'

વિમાન સહેલાઇથી હલ્યું તો ખરું. પણ તેને ઉપાડવું એ કામ સહેલું નહોતું. થ્રોટલ પૂરું ખોલ્યા પછી બરફના ઊંચાનીચા ઢોરા ઉપર વિમાન દોડવા લાગ્યું. ઝડપ બતાવતી સોયે ૩૫, ૪૫, ૫૫ માઇલની કલાકની ઝડપ બતાવી, પણ તે ઝડપ પૂરતી ન હતી. વિમાન જમીન પરથી ઊંચું થાય તે પહેલા તેની ઝડપ ઓછામાં ઓછી કલાકના ૬૦ માઇલની થવી જોઇએ ગેસને બંધ કરી દીધો ખરો. પણ તે ઘણું મોડું હતું અમને હતુ કે

બરફના ખડકો દૂર હતો. પણ ખરું જોતાં અમે બરાબર તેની સામે અટકાવા જેટલા નજીક આવી ગયા હતા. વિમાને એક મોટો કૂદકો માર્યો ને બરફનો એક ઊંચો ઢોરો ટપી ગયું ને આખું વિમાન તેના ૨૪ ટનના વજનની સાથે બરફ પર પછડાયું. પણ હજી વિમાનની ગતિનું જોર બંધ થયું નહોતું. અને વિમાને વળી ગેલમાં બે કૂદકા માર્યા. અમને થયું કે વિમાનનાં અાંગીને ભુક્કા થઈ ગયા! વિમાનમાં બધું ભડાભડ ખખડી રહ્યું હતું. પ્રાઇમસો, ડોલો, ડબ્બાઓ અને બીજાં સાધનો. અમને હતું કે વિમાનની નીચેની ગાડી છૂટી પડી ગઈ છે અને ઉપરનું ખોખું આડું ઢળી ગયું છે. પણ વિમાન અટક્યું ત્યારે અમે બહાર આવીને જોયું તો બધું સલામત હતું. એવેક્ષીવે આ પ્રમાણે બે વાર વિમાનને ઊપાડવાનો પ્રયત્ન કર્યો, પણ વિમાનને દોડવાની જગ્યા ખૂબ નાની હતી. એટલે વિમાનને ઊંચા લેવા જેટલી ઝડપ મેળવવી એ મુશ્કેલ હતું.

અમે પાછા ત્રિકમ પાવડા લઈને નીકળી પડ્યા. અને ખૂબ ખીજમા ને ખીજમા બરફને ઉમરડી ઉમરડીને આયો કરી નાખવા લાગ્યા. સુગોબોવે એક લાકડાનું પાટિયું કાઢીને તેમાથી સળીઓ તૈયાર કરીને અને મેં એક મોટું કપડું કાઢીને તેમાથી ૮ વાવટા બનાવ્યા અમે તેને ૬૦ થી ૮૦ ફૂટની પહોળાઈએ છેટા છેટા ખોડ્યા. ૭ મા અને ૮ મા વાવટાની વચ્ચે જો વિમાન ઊંચું ન ચડે તો એવેક્ષીવે ગેસનું જોડાણ કાપી નાખવું એમ નક્કી કર્યું. આઠમા વાવટા પછી મોટા ખાડા હતા.

વિમાન પાછું પટમા આવ્યું. પાંખોને લીધે અમે આગળ નજર કરી શકતા ન હતા. મે વાવટા ગણવા માડયા એક, બે ત્રણ, ચાર, પાચ છ, વિમાને ગતિ પકડી. સાતમો વાવટો. હવે તેણે ગ્રોટલ બંધ કરવું જોઇએ. એવેક્ષીવ ભૂલી ગયો હશે? પણ

અમે આદમો વાવટો ટપી ગયા ત્યાં તો વિમાન જમીનથી ઊંચે ચડી ચૂક્યું હતું. એલેક્ષીવને લાગ્યું કે ૩૦, ૪૦ ફૂટ સુધીમાં આગળ જવાથી વિમાન થ્રોટલ બંધ કર્યા સિવાય ઉપર ચડશે. એટલે તેણે તે જોખમ ખેડ્યું. ૨૩ મિનિટ પછી અમે અહીં પહોંચ્યા.'

પેપેનીને અમારી આ કથામાં ભંગ પાડ્યો, તેણે એલેક્ષીવ આગળ આવીને ખાતરી કરી લીધી કે બધો સામાન તે લેતો આવ્યો છે. આ પછી તે સામાન ઉતારવા પહોંચી ગયો. છાવણીની સંપત્તિ ઝપાટાબંધ વધતી જતી હતી. તેલ, ખોરાક ને બીજાં સાધનોના ઢગલે ઢગલા મેદાન ઉપર ખડકાવા લાગ્યા. પેપેનીન હાથમાં કાગળ પેન્સિલ લઈને બધાની નોંધ કરતો હતો, અને મૂળ યાદી સાથે મેળવતો જતો હતો.

જરા પણ ઢીલ કર્યા વગર અહીંની વસનાર ટુકડી પોતાના તંબૂઓ ઊભા કરવામાં લાગી ગઇ. તેમણે એલ્યુમિનિયમની નળીઓને રસ્સીથી જોડી, તેની સાથે રેશમી લૂગડું સાંધ્યું, અને નીચે પ્લાઈવુડના લાકડાની ફરશબંધ કરી લીધી.

આખા દિવસના સતત પરિશ્રમ પછી અમે બધા સૂઇ ગયા આખી છાવણીમાં સંપૂર્ણ શાંતિ છવાયેલી હતી. મધ્યરાત્રિનો સૂર્ય આ વિશાળ મેદાન ઉપર એકસરખો પ્રકાશ રેલી રહ્યો હતો, બરફ ઝગારા મારતો હતો, અને જાણે કે ઠેર ઠેર આગ લાગી હોય તેવો ભાસ થતો હતો. આવે વખતે પણ બેતાર-યંત્રને અને તેના યાંત્રિકોને નિરાંત નહોતી. માઝુરુકની શોધમાં તે દશે દિશામાં આથડાતા હતા.

૨૯ મી મે-૩ જો દિવસ

કાળનું અમારું ભાન અમે લગભગ ગુમાવી બેઠા હતા. ચોવીસે કલાક અજવાળું રહેતું હતું. સૂર્ય બધો વખત ક્ષિતિજથી

સરખી જ ઊંચાઇએ તોળાઇ રહી હતો. ત્યાં નહોતી પૂર્વ દિશા કે પશ્ચિમ કે નહોતી ઉત્તર દિશા. બધી બાજુ દક્ષિણ દિશા જ હતી. અમે જાગતા ત્યારે ઘણી વાર એમ થતું કે આ તે સવારના ચાર વાગ્યા હશે કે સાંજના ! અમારા પ્રશ્નનો નિકાલ ફિયોડોરોવનું ૨૪ કલાકનો સમય બતાવતું ઘડિયાળ આપી શકતું. તેને આધારે જ અમે અમારો સમય નક્કી કરતા.

આજે અહીં રહેનારી ટુકડીએ પોતાનો તંબૂ ઊભો કરવાનું કામ પૂરું કર્યું. અમે એ તંબૂનું નામ 'સરકારી મકાન' પાડયું. અમારા તંબૂની સરખામણીએ એ તંબૂ મોટા મહેલ જેવો ગણાય. વિશાળ, ખૂબ સગવડભર્યો અને દેખાવમાં પણ ખૂબ સુંદર. તે તંબૂમાં ખરા ખાટલા, ટેબલ ને ખુરસીઓ હતાં. દીવાલ ઉપર સ્ટેલીનની છબી પણ લટકતી હતી. નીચે ફર્શ ઉપર રબ્બરની સાદડીઓ તથા રેંડીઅરના ચામડાનો ત્રેવડો થર હતો. ઉપર સિલિંગમાંથી વીજળીનો દીવો લટકતો હતો. તેમણે નક્કી કર્યું હતું કે રહેવું હોય તો પછી સુધરેલી ઢબથી જ, એટલે તેમણે તંબૂની પડખે બરફનું એક રસોડું પણ તૈયાર કર્યું હતું.

'સરકારી બંગલો' મેદાનની બરાબર મધ્યમાં હતો, અને બીજાં બાર મકાનો તેની ફરતાં છૂટાં છૂટાં ઊભાં કરવામાં આવ્યાં હતાં. પહેલા તંબૂમાં સ્મીટ અને બીજા ત્રણ : વોડોપીઆનોવ, સ્પીરીન અને બાબુશકીન રહેતા હતા. બીજામાં એલેક્ષીવ, મોસ્કોવ્સ્કી, વિગેન્સ્કી અને ટ્રાઇનોવસ્કી હતા. સામાન અને કારખાનાના તંબૂએ કેંકલના એનાર–ઘરની ફરતા ઊભા કરવામાં આવ્યા હતા. આ એનાર–ઘર બરફનું બનાવવામાં આવ્યું હતું. બીજા તંબૂઓ વિમાનોની પાંખો નીચે ઊભા કરવામાં આવ્યા હતાં. મોલોકોવે પહેલા પોતાનો તંબૂ સ્મીટની પડખે ઊભો કર્યો હતો, પણ પછી રોજ બે વાર આખું મેદાન વીંધીને પોતાના વિમાનમાં જમવા

આવતુ બહુ આકરુ પડતુ (દરેક વિમાનવાળાએ પોતનુ રસોડુ પોતાના વિમાનમા જ રાખ્યુ હતુ) એટલે તેણે પોતાના વિમાનની પાખમા રાખેલ તબૂને તેમાથી કાઢ્યો, અને વિમાનમા પેસવાના બારણા પાસે પોતાનો તબૂ નાખ્યો હુ અને રીસ્ટનેન્ક પણ પછી એ તબૂમા ભળ્યા

દિવસ દરમિયાન પવન જોરથી નીકળ્યો અને બરફનુ તોફાન શરૂ થયુ, અમે બધા પોતપોતાના જ વિમાનમા ભરાઇ ગયા અને ત્યા અમે અમારા મકઝોની સભાઓ ભરી ત્યા પ્રવાસ દરમિયાનના અનુભવોની આપલે થઇ

દરેક વિમાનમા પુસ્તકો માટેની મારામારી હતી અમારી સાથે પુસ્તકો સાવ થોડા હતા રૂડોલ્ફનેન્ડમા અમે પેપેનીનના સામાન સિવાય તો લગભગ બધો સામાન નિર્દયપણે બહાર નાખી દીધો હતો મોનોકાવે તેને મોસ્કોની એક શાળાના વિદ્યાર્થીઓ તરફથી ભેટ મઝેની ચોપડી ક્યાકથી ખોળી કાઢી તરત જ ઉમેદવારોની કતાર તૈયાર થઇ ગઇ મોનોકાવ ઊઘી જાય તે પછીના વાચવાના વારા ગોઠવાઇ ગયા હજુ મોનોકોવની આખ બધ થઇ ત્યા તો એઝીન ચોપડી ઝૂટવીને પોતાના તબૂમા ચાલ્યો ગયો

ગઇ કાલે સાજે સ્પીરીને અમારી છાવણીની ભૌગોલિક તપાસ કરી અમે ૮૯° ૧૪ ઉત્તર અક્ષાશ ઉપર અને ૪૦° પશ્ચિમ રેખાશ ઉપર હતા વિમાનો હજુ ધ્રુવની બીજી બાજુ હતા–બીજા ગોલાર્ધમાં દક્ષિણ તરફ ખસતા ખસતા અમે સિદ્ધાન્તની દૃષ્ટિએ ડેન્માર્કની હદમા પ્રવેશ કરતા હતા પણ આ વર્ણન ખરૂ જોતા સાચુ નથી કેવળ આ હદના બેટા અને સૂકી જમીન જ ડેન્માર્કના હદમા ગણાય જમીનથી દસ માઇલ સુધીના પાણીની જગ્યાનો સમાવેશ એ કાઇ એક દેશની હદમા ન ગણી શકાય તે પાણી આંતરરાષ્ટ્રીય કાયદાની દૃષ્ટિએ બિન–હદી ગણાય પણ બરફ એ

પાણી નથી. અને હવે કાયદાશાસ્ત્રીઓ પોતાના કાયદાનું સર્વજ્ઞાન એ વાત નક્કી કરવામા રોકી રહ્યા છે કે બરફને જમીન ગણવી કે સમુદ્ર ગણવો.

એક અંગ્રેજ અખબારે પ્રો. શ્મીડટને આ પ્રશ્ન વાયરલેસથી પૂછ્યો હતો. ઉત્તરધ્રુવ કયા દેશના તાબામા ગણાય ? આ પ્રશ્ન ઉપર અમારા તબૂઓમાં ખૂબ લાબી ચર્ચા થઇ અને શ્મીડટે હસતા હસતા આ ચર્ચાને આ પ્રમાણે મંઝી અનઅત્ત સ્મીડટનો આ નિર્ણય ઐતારથી બહાર મોકલવામા આવ્યો ન હતો

'અગ્રેજો કહે છે કે જે પ્રજા પાસે વધારેમા વધારે નૌકાબળ હોય તેના કબજામા સમુદ્ર ગણાય આપણે એમ કહી શકીએ કે જે પ્રજા પાસે વધારેમા વધારે હવાઇ તાકાત હોય, તેના કબજામા ઉત્તરધ્રુવ છે'

મેની ર૯ મી—ધ્રુવ પર ચોથો દિવસ

અમે હવે અહીં જામી ગયા હતા. અને ધ્રુવ પરના જીવનથી ટેવાઇ ગયા હતા. અમે અમારી દિનચર્યા ઘડી લીધી. અને દરેક મુસાફર પોતાની રીતે ટેવો પાડવા લાગ્યો.

'માણુસ કેટલો જલદી પરિસ્થિતિથી આનુકૂળ થઇ જાય છે' વોડોપિયાનોવ બોલ્યો 'એમ લાગે છે કે જાણે આપણે અહીં યુગયુગોથી રહીએ છીએ'

દરેક જણુ પોતપોતાના કામમા પરોવાયેલા હતા પેપેનીનની ટોળી પોતાની છાવણીમા આખો વખત કઇ ને કંઇ સુધારા કર્યા જ કરતી હતી અને સાથે સાથે ભૌગોલિક અવલોકનો તો ચાલુ જ હતા યાત્રિકો તો એન્જિનની અંદર તેમાથી કઇક ને કઇક ખામી કાઢીને તેને સમું કર્યા જ કરતા હતા સુકાનીઓએ પોતાની રોજનીશીને બરાબર સપૂર્ણ નમૂનારૂપ બનાવી સ્મીડટ બરફના નવાહનો ગણિતની દષ્ટિએ અભ્યાસ કરતો હતો

સવારના નાસ્તા વખતે અમારા પેટમા જાણે ભૂખની આગ લાગતી. અમારા આહારનુ પ્રમાણ એટલું વધી ગયું હતું કે મેાથેા-કેાવ મશ્કરીમા ખરાબ રસેાઇ કરવાની મનાઈ આપતેા હતેા. પેપેતીને પેાતાની ભેાજનસામગ્રીના ભંડારને ત્રણ વિભાગમા વહેંચી નાખ્યેા હતેા. કદાચ એકાદ કેાઠાર નીચેના બરફમાં ગાળડું પડે ને કેાઠાર ગાયબ થઇ જાય તેા બીજા બે કામમા આવે.

રોલ્યુશ્કીનમાથી ડીમ્સને માત્રુરૂકની ભૌગેાલિક સ્થિતિ જણાવી. હજુ અમે માત્રુરૂકની સાથે સીંધા સંદેશવ્યવહાર જોડી શક્યા ન હતા. અમારા નાયકેાએ નક્કી કર્યું કે તેની તપાસ માટે એક વિમાન મેાકલવું મેાથેાકેાવ તરત જ તે માટે તૈયાર થઇ ગયેા. તેઓએ બધી વિગતેા ઘડી નાખી. શેવેલેવ, મેારકેાવસ્કી, અને ગિનઝીન તથા હુ સાથે જવાના હતા. આખા મંડળમા આ બધાની નજર ખૂબ દૂર સુધી જઈ શકતી હતી.

સાથે તબૂ, સૂવાના કેાથળા, રાઇફલેા તથા કારતુસેા લેવાનું પણ ન ભૂલવાનેા સ્મીડટનેા આગ્રહ હતેા.

પેપેનીનના ઠારેલા ખેારાકમાંથી પણ થેાડેાક અમે સાથે લઇ લીધેા એન્જિનના ઢાંકણુ, બરફના જોડા, એન્જિન ગરમ રાખ-વાના દીવા, બરફગાડી, બરફની મપાટેા, એવું બધું ય અમે લઇ લીધું. ત્યારીને રીગ્ટલેન્ડને માત્રુરૂકની છેલ્લી ભૌગેાલિક સ્થિતિ જણાવી. ૮૯°૩૦' અક્ષાશ. ૧૮૫° પશ્ચિમ રેખાશ.

અમે ઝડપથી અમારા વિમાનને ઉપાડયું. અને વિમાન જોતજોતામા આકાશમા ચડયું રીગ્ટલેન્ડ દિશાદર્શન કરાવતેા હતેા. અને મેાથેાકેાવ વિમાન હાકતેા હતેા. બાકીના અમે બધા ય વિમાનની જુદી જુદી બારીમાથી દૂરબીન આખે ચડાવીને તૈયાર બેઠા હતા અન્તનેા ગભાર આખને અસહ્ય હતેા, અને અમારી આખમા જાણે રેતીની રજ ભેાકા હેાય, એવું દુઃખતુ હતું. દૂરબીન-

માંથી અમને જુદી જુદી જગ્યાએ કંઇક હોય, તેવો વહેમ થતો હતો. ક્યાંક કાળાં ધાબાં નજરે પડતાં હતાં. શેવેલેવ એક પછી એક જણ પાસે આવીને અમારું અવલોકન તપાસતો હતો, અને અમારી 'એ દેખાય' એવી બૂમને તરત જ ભોંઠી પાડી દેતો હતો. અમારી નીચે અનંતપણે વિસ્તરેલાં બરફનાં મેદાનો પર વચ્ચે વચ્ચે ચીરાડાની ચોકડીઓ પડેલી હતી. ધીરે ધીરે મેદાનો નાનાં થતાં જતાં હતાં, અને ચીરાડા પહોળા થતી જતી હતી. આટલા થોડા ગાળામાં પણ પ્રદેશમાં આટલો બધો ફેરફાર આશ્ચર્ય-જનક હતો. અમારી ડાબી બાજુએ ધુમ્મસની દીવાલ ઊભી હતી. સૂર્ય વાદળામાં ઢંકાઇ ગયો, અને સુકાનીઓને હોકાયંત્રને જ કે તેમના ગાઇરોસ્કોપ ઉપર આધાર રાખવો પડયો.

લગભગ ૬૦ માઇલની સફર કર્યા પછી મોલોકોવે વિમાનને જમણી બાજુ વાળ્યું. જો કે રીસ્ટલેન્ડે વહાણને બરાબર દિશા બતાવી હતી, પણ વિમાનનું કયાંય નિશાન પણ દેખાતું ન હતું. સ્ટ્રોમિલોવ બરાબર મુખ્ય છાવણી તથા ડિકસનની સાથે અખંડ સંદેશવ્યવહાર ચાલુ રાખી રહ્યો હતો. એ ઉપરાંત દુનિયા આ-ખીના બેતાર-ઘરોને સાંભળવા માટે યંત્ર ખુલ્લું રાખીને બેઠો હતો. થોડા વખત પછી મોલોકોવે પાછું વિમાનને વાળીને મુખ્ય છાવણી તરફ હંકાર્યું. આ રીતે અમારો માર્ગ ત્રિકોણાકાર થયો. માઝુરકને આ ત્રિકોણની વચમાં પકડી પાડવાની કલ્પના હતી તો-પણ એ ત્રિકોણ માર્ગની પટ્ટી ઉપર કે તેની ભુજાઓની બાજુમાં કયાંય તેનો પત્તો ન હતો. એનો અર્થ એ કે ભૌગોલિક સ્થિતિનો અમને મળેલો ખ્યાલ ખોટી રીતે મપાયેલો હતો. મોલોકોવે માન્યું હતું કે એ વિમાન અમારી ડાબી બાજુએ ધુમ્મસની આડમાં કોઇક જગ્યાએ હોવું જોઇએ. પણ અત્યારે એ બાજુ જઇને તપાસ કરવી એ નકામું હતું.

લગભગ ૨૦ માઇલના અંતરેથી અમારી છાવણી નજરે પડી. અને જોતજોતામાં અમે એ છાવણી ઉપર ઊડવા લાગ્યા. મોલો-કોવ નીચે ઊતરવા માટેની જગ્યા શોધતો હતો, અને સ્ટ્રોમોલિવ પોતાના બેતાર-યંત્રનું એરિયલ વીંટી લેતો હતો, ત્યાં તો બેતાર યંત્રમાં સંદેશ આવ્યા 'હલ્લો, હલ્લો આર. કે (માઝુરૂકનો સંકેત બોલે છે. ૬૨૫ મિટર ઉપરથી બોલું છું. બધું બરાબર છે: આર. એમ. (મોલોકોવનો સંકેત) બરાબર સાંભળી શકું છું. સાંજના ૮ વાગે બીજો સંદેશ મોકલીશ.'

નક્કી કરેલા સમય પહેલા પા કલાક વહેલા જઇને સ્ટ્રોમો-લિવ યંત્ર ઉપર બેસી ગયો. ઇવાનોવ મુખ્ય વિમાનમાં બેતાર-યંત્ર ઉપર ચુકોવ, એન. ૧૭૨ વિમાનમાં અને ક્રેંકલ પોતાના બેતાર-ઘરમાં માઝુરૂકના સંદેશ સાંભળવા યંત્રનો કાન ખુલ્લો મૂકીને બેસી ગયા.

બરાબર ૮ ને ટકોરે સ્ટ્રોમોલિવ ગર્જી ઊઠયો 'આવે છે, આવે છે, હોશિયાર.'

શેવેલેવ વીજળીવેગે સીડી ઉપર ચડી અંદર આવ્યો. 'બધા ય સાંભળવા બેસી ગયા છે.' એટલું બોલીને ચાલી ગયો.

માઝુરૂકના વિમાનમાંથી શેલ્યુસ્કીન ભૂશિર પરના બેતાર ઉપર સંદેશ જતો હતો:

'મોલોકોવના વિમાનમાંથી ટેલિફોનથી સંદેશ મળ્યો છે. સાંભળવાની શકયતા ઘણી ઓછી છે. કારણકે બેટરી સાવ નબળી છે. સમય બરાબર ધ્યાનમાં લેજો. સવારના ૧૦-૩૦ તથા રાતના ૧૦ વાગે સંદેશ મોકલશું. તમારો સંદેશ ૧૧ વાગે રાતે મોકલજો. ફકત દશ જ મિનિટ. અહીં બધું બરાબર છે. તબિયત મઝાની. બધા ખુશમિજાજમાં છે. આપણા નેતાની સૂચનાની રાહ જોઇએ છીએ. આર કે.'

હાશ ! સારું થયું. એનો અર્થ એ કે અમારો બેતાર-ટેલિફોન સંદેશ પણ તેમને મળ્યો છે. સ્ટ્રોમોલિવે હવે પોતાનું ટ્રાન્સમિટર ચાલુ કર્યું અને નિરાતે પોતાની ખુરશીમાં બેઠો, ને માઇક્રોફોન લઇને બોલાવા લાગ્યો.

'માઝુરૂકના વિમાનને બોલાવું છું. માઝુરૂકના વિમાનને બોલાવું છું. મોલોકોવનું વિમાન બોલે છે. બધા વિમાનો હવે મુખ્ય છાવણીમાં છે. છાવણીમાં બધું આલબેલ; તમારા વિમાની મેદાનમાં ખબર આપો. તમારી ભૌગોલિક સ્થિતિ જણાવો. તમે ક્યારે ઊપડવા ધારો છો ? હવે હું સાંભળવા માટે કળ ફેરવું છું. હું સાંભળું છું. હું સાંભળું છું.'

તરત માઝુરૂકના વિમાનમાંથી સંદેશ આવ્યો 'તમારું સાંભળ્યું. અહીં બધું બરાબર. થોડા વખતમાં ઊપડવા માટે મેદાન તૈયાર થઇ જશે. હવા સુધરતાં જ વહેલી તકે અમે તમને મળશું. અહેન્ખાની ફરી બરાબર ભૌગોલિક સ્થિતિ જણાવો.'

અરધા કલાક સુધી અમારા બેતાર-યાંત્રિકોએ આ કામ કર્યા કર્યું. પહેલાં તેમણે આવી પરિસ્થિતિમાં સામાન્ય રીતે કરવામાં આવે છે તે પ્રમાણે ગિનતીને બેતારથી રવાના કરી: એક, બે, ત્રણ, ચાર, પાંચ, છ, સાત, આઠ, નવ, દસ...પછી તે માઝુરૂકના વિમાનને જરાક જુદા અવાજમાં બેસાડવા લાગ્યા. એ અવાજ જરાક અનિયમિત હતો. પણ તેમાં શ્રમ ઓછો પડે. માઇક્રોફોન ઉપર બરાબર નજીક ઝૂકીને ઈવાનોવ ગાવા લાગ્યો.

આર કે, આર કે, અહીં આર-વી. બોલે છે. (આર-વી. એટલે વોડોપીયાવાનું વિમાન) તમારી દિશા મેળવી લો. મેળવી લો. મેળવી લો.'

આ પછી બધા બેતાર-શાસ્ત્રીઓએ તેમને જે યાદ આવ્યા તે ગાયનો મોટેથી ગાવાના શરૂ કર્યાં. ૬૦ માઇલ દૂરથી સામેનો

માઝુરૂકનો બેતાર-શાસ્ત્રી એકકુરાનોવ તો હાસ્યની ગર્જના કરી રહ્યો હતો, જ્યારે તેને પડખે બેઠેલો બેતારથી દિશાની શોધ કરનાર વૈજ્ઞાનિક તો એકાગ્રતાથી પોતાનું દિશા શોધવાનું કામ કરી રહ્યો હતો. એ આ સંગીતના મદથી અલિપ્ત હતો. તેને આ સંગીત નડતું હતું, પણ ઇથરમા થતા વીજળિક તોફાનો તેને કનડતાં હતા.

મેની ૩૦મી–૫ મો દિવસ

આજનો દિવસ અપૂર્વ હતો. આકાશમાં ઉઘાડ હતો. હવામા ઠંડ હતી. સૂર્યના તાપમા ઉષ્ણતામાન ૦° શૂન્ય સુધી પહોચી ગયું હતું. અને છાવણીની અંદર ૭° સુધી હતું. છાવણીમાં બધા નહાવાધોવા ને હજામત કરવા મંડી પડયા હતા. કેટલાક બરફને પ્રાઇમસ ઉપર પાણીમા ઓગાળીને તેનાથી શરીર ધોતા હતા. અને કેટલાક કેવળ બરફથી જ સાફસૂફી કરતા હતા. કેટલાક ખુલ્લા અસ્રાથી અને કેટલાક સલામત અસ્રાથી હજામત કરતા હતા મોલોકોવે જાહેર કર્યું કે દાઢી કર્યા વગરના કોઇ પણ માણસને તે પોતાના વિમાન પર પગ મૂકવા નહિ દે. તે એક શ્મીડ્ટને અપવાદ તરીકે સ્વીકારવા તૈયાર હતો.

'શ્મીડ્ટ દાઢીથી જ દુનિયા આખીમા ઓળખાય છે.' મોલોકોવે તેનો ખુલાસો કર્યો.

સવારમા માઝુરૂકે પોતાના વિમાનની ભૌગોલિક સ્થિતિની ફરી વિગત જણાવી. આ વખતે ગયા વખતની ગણતરી કરતા ૩૦ માઇલનો ફેર પડયો. હજુ અમે તેના વિમાન સાથે નિયમિત સંદેશવ્યવહાર સ્થાપી શકયા ન હતા. તે વિમાનના બેતાર-યંત્રમા હજુ યે કંઇક ખામી હતી. અને તેમની સાથે કોઇ બેતાર-યંત્રનો પ્રવીણ માણસ ન હતો. માઝુરૂકને ડર હતો કે તે વિમાનના બધા સામાનને ઊંચકીને વિમાન ઉપાડી નહિ શકે.

એટલે સ્મીદરે નક્કી કર્યું કે અહીંથી એક વિમાનને તેનો ભાર વહેંચી લેવા માટે મોકલવું અમે તૈયાર થઇ ગયા, પણ હવા ખૂબ જ ખરાબ થઇ ગઇ, અને ઊપડવું અશક્ય થઇ પડ્યુ

તે દિવસે એકાએક અમે એક પક્ષીનો કલરવ સાંભળ્યો તે પક્ષી ધ્રુવપ્રદેશની ચકલી હતુ. અમે તેને શોધવા માટે ખૂબ મહેનત કરી લગભગ આખો ધ્રુવપ્રદેશ ખોળી વળ્યા પણ તેનો પત્તો ન લાગ્યો પછી તો અનંત ચર્ચા શરૂ થઇ અત્યાર સુધી એમ જ નક્કી થયેલું હતું કે ધ્રુવ ઉપર જીવસૃષ્ટિ હોતી જ નથી શિરશોવે એમ અનુમાન કર્યું કે એ પક્ષી આપણા વિમાનની પાંખમાં ક્યાંક છાનુમાનુ ભરાઇને આપણી સાથે આવ્યુ હશે પણ બીજાઓએ એ અનુમાનમાં શંકા ઉઠાવી

'એન્જિનના ભયંકર ધરધરાટોમા આવુ નાનુ પક્ષી જીવી જ ન શકે' એરેક્ષીવે કહ્યું 'ના, ના, તારી વાત ગળે ઊતરે તેમ નથી આ પક્ષી અહીંનુ જ રહેવાસી છે હવે તો કોઇ પણ અશક્ય વાત માનવા માટે તૈયાર છુ આ બરફની પાછળ ઓક્ષતા ચિત્રપટની રંગભૂમિ છે. એમ કોઈ કહે તો ય હુ તો માનુ '

ગુસ્ટેોવ્સ્કી અને ઓર્તોવ બરફમા એક જ્યાએ ચિરાડ હતી ત્યા સુધી ફરવા માટે ગયા પાછા આવીને તેમણે તે ચિરાડના એવા ભારોભાર વખાણ કર્યાં કે ત્યા જવા માટે આખી એક મોટી ટોળી તૈયાર થઇ ત્યા નિરાશ થવા વગર બીજુ કાઇ ન હતુ તે ચિરાડ નાનકડી નદી જેવી જ લાગે અંદર પડીને નહાવાય એવુ પણ ન હતુ તેમ અંદર ઊતરવા માટેનો આરો પણ ન હતો

તે દિવસે સાંજે સ્ટ્રોમિનોવ માઝુરકના વિમાનનો સંદેશ સાંભળતો હતો, ત્યા એકાએક તેણે શોધી કાઢ્યુ કે મોસ્કોમાથી અમારા જ માટે ખાસ સંગીતનો કાર્યક્રમ ચાલી રહ્યો હતો અમે બધા ય એકદમ ત્યા આવીને કાને ભૂંગળા ચડાવીને બેસી ગયા અમે ત્રણ

કલાક સુધી ગીચોગીચ બેસીને આ કાર્યક્રમ એકધારો સાંભળતા બેસી રહ્યા. આ સંગીત કરતાં પણ તેની પાછળના અમારા તરફના ભાવથી અમારા હૃદયો ભરાઇ આવ્યાં. શ્મીડ્ટે આભારનો એક સંદેશો મોકલાવ્યો. અમે બધાએ તે સંદેશાની પાછળ અમારા નામ જોડવાનો આગ્રહ કર્યો, પણ રેડ્રોમિયોવે ના પાડી. આ યંત્ર આટલાં બધા નામ મોકલવા સુધીનો ભાર સહન કરી શકે તેમ નહોતું.

બે દિવસ પડેલાં અમે શ્મીડ્ટના તંબૂમાં બેઠા હતાં. ત્યા મેં વાત કાઢી કે શેતરંજ રમવાનું હોય તો કેવી મજા પડે ! શ્મીડ્ટ એકદમ કૂદ્યો, અને પોતાના સામાનની પેટી ફેંદીને શેતરંજબાજીની તપાસ કરવા લાગ્યો. પણ તે નિરાશ થયો. તે પોતાની શેતરંજબાજી તથા સોગઠાં ફ્રેડોલ્ફલેન્ડમાં ભૂલી ગયો હતો. ક્રેંકલે કહ્યું: તેમના સામાનમા ક્યાંક શેતરંજ બાંધેલી છે. પણ પ્યાદા છે કે નહીં તેની ખબર નથી. કદાચ તેની જગ્યાએ થર્મોમિટર મૂકી દીધા હોય.

આખા બે દિવસ સુધી આ શેતરંજની ખોજ ચાલી. આખરે વધારાના એન્જિનની કોળોના સામાનની અંદરથી તે મળી આવી. તેમાંથી થર્મોમિટર અને પ્યાદાઓ બન્ને મળી આવ્યાં. થર્મોમિટરને કાળજીથી જુદા રાખીને શેતરંજબાજીને અમે શ્માડ્ટ પાસે લઇ ગયા. શેતરંજબાજોને આ જાણીને આનંદ થશે કે આ ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર તેની ઉત્પત્તિથી માંડીને અત્યારસુધીમા પહેલી જ વાર શેતરંજની રમત રમાઇ. શ્મીડ્ટ આ રમતમા ભારે કુશળ હતો. ખાસ કરીને પોતાના પ્યાદાઓના બચાવમા તે પ્રવીણ હતો. પોતાના હરીફની ભવિષ્યની ચાલને તે ભારે પારખી જતો.

લગભગ મધરાતે અમે સૂતા. પણ હજુ મારી આંખ મીંચાતી જ હતી. ત્યા વોડોપીયાનોવે મને પગ ખેંચીને તંબૂની બહાર કાઢયો, હું કોથળા સહિત એમને એમ બહાર આવ્યો.

'મને અત્યારે લેખ લખવાની તલપ લાગી છે. મારે 'પ્રવદા' માટે લેખ લખવો છે.' તેણે મારી માગતો હોય તેવા અવાજે કહ્યું: 'ચાલ, તું તારા પત્રને માટે તે તૈયાર કર. મારે આ કામ ઘણું વહેલું કરવું હતું, પણ તારો પત્તો નહોતો.'

અમે વિમાનમાં જઇને તેની પૂંછડીને છેડે જઇને બેઠા. વેડોપીઆનોવે આગળથી તૈયાર કરીને ઠારેલા દૂધ ને બિસ્કીટ પણ આણ્યાં હતાં. અમે બન્નેએ બેઠાં બેઠાં લેખ ઘડી કાઢયો. આખી છાવણી ઘસવસાટ ઊંઘતી હતી. અને અમારું કામ બરાબર ચાલતું હતું. વેડો પિયાનોવે અમારા યાંત્રિકોની ધ્રુવના પ્રવાસ દરમિયાનની બહાદુરીભરી કારકિર્દીની વાત લખાવી. લગભગ સવારના ચાર વાગે લેખ પૂરો થયો. ઉત્સાહમાં ને ઉત્સાહમાં વેડોપિયાનોવ શ્મીડટના તંબૂમાં ગયો. તેને ઉઠાડયો, અને તેને આખો લેખ વંચાવ્યો. પ્રોફેસર આ લેખથી ખૂબ ખુશ થયા, એટલે પાછો વેડોપિયાનોવ અમારા બેતારયાંત્રિક પાસે ગયો, અને તેણે આ આખો લેખ રૂડોલ્ફલેન્ડ બેતાર યંત્ર ઉપર રવાના કરાવ્યો.

સ્ટ્રોમીલોવે આ કામ બરાબર પાર પાડયું. તેણે આ ૮૨૮ શબ્દોનો બનેલો લેખ ૪૬ મિનિટમાં જ તારમાં પૂરો કરી નાખ્યો. અને સામેના બેતાર-ઘરને પૂછીને ખાતરી કરી કે લેખ બરાબર પહોંચ્યો છે કે નહિ. સામેથી જવાબ આવ્યો કે આખો લેખ બરાબર પહોંચ્યો છે. તેમાં કંઇ પૂછવાનું નથી. બીજે જ દિવસે મોસ્કોના 'પ્રવદા' પત્રમાં આ લેખ છપાયો.

મે ૩૧-૬ ઠ્ઠો દિવસ

મોસ્કોમાં અમે ઊપડયા તે અગાઉ અમારા મુખ્ય વિમાનના બેતાર-યાંત્રિકે પોતાની ઇચ્છા જાહેર કરી હતી કે ધ્રુવ અને મોસ્કો વચ્ચે સીધો બેતાર-સંદેશવ્યવહાર જોડવો છે. હવે અહીં આવ્યા પછી તે તેની ઇચ્છાને અમલમાં મૂકવા માટે રાતદિવસ

તનતોડ મહેનત કરી રહ્યો હતો. આજે વહેલી સવારથી જ અમારા મુખ્ય વિમાનનું સંદેશ મોકલવાનું યંત્ર અટક્યા વગર ટકટક કરવા માંડ્યુ હતું. અમે ઇવાનોવને બોલવાના ભૂંગળા પાસે બેસીને જોરથી બૂમો પાડતો સાંભળી શક્તા હતા ઇવાનોવ અને રૂડોલ્ફ-લેન્ડવાળો ડિકસન આ બન્ને જણા મોસ્કો અને ધ્રુવ વચ્ચેના ટેલિફોન-વ્યવહારનો પૂર્વપાઠ ભણતા હતા.

સાંજે આઠ વાગે ઇવાનોવ શ્મીડટના તંબૂમા દોડતો આવ્યો. અને રઘવાટમા બોલી ઉઠ્યો.

'ઓટો યુલિવિચ પેલું જોડાઇ ગયું. શરૂ કરી દઇએ ?'

'ચલાવો ત્યારે.' શ્મીડટે જવાબ આપ્યો.

ઇવાનોવે ડિકસનને ટેલીફોનથી બોલાવ્યો રીત પ્રમાણેના સદેશશબ્દો શરૂ થયા 'હલ્લો, હલ્લો સંભળાય છે. બરાબર મેળવી લો એક, બે, ત્રણ, ચાર પાચ છ, સાત'

સામે બરફનુ તોફાન જામેલું હતું અને પવન કલાકના ૭૦ માઇલની ઝડપથી વાતો હતો. આ તોફાનને લીધે સંદેશવ્યવહારમા તકલીફ ઊભી થઇ પણ તોય બેય સદેશવાહકોએ પોતાનું કામ ન છોડયુ, અને યંત્રને વળગી રહ્યા આખરે ડિકસને જાહેર કર્યું કે બધું બરાબર છે, અને હવે અહી મોસ્કો તથા ધ્રુવ બન્ને બરાબર સાભળી શકાય છે.

'અમને મોસ્કો જોડી આપો' ઇવાનોવે અસાધારણ શાંતિથી કહ્યુ જાણે કે આતો રોજ-બ-રોજનુ કામ હોય ડિકસને જોડાણ કરી આપ્યુ. અને ત્યાના મથક દ્વારા સીધો મોસ્કો સાથેનો વ્યવહાર શરૂ થયો મનુષ્યનો અવાજ આટલા લાબા અતરને વીધીને જઇ શકે, એ વાત થોડા દિવસો પહેલા સ્વપ્ન સમી હતી અને આજે ધ્રુવસમુદ્રો, દુંદ્રા અને ઉત્તરના જગંલો વીંધીને અમારો અવાજ મોસ્કો પહોચ્યો. આ રહ્યો તે વાતચીતનો શબ્દ અહેવાલ

મેારકેા –મેારમેાનુ ઉત્તર સમુ॰ પ્રવાસમંડળનુ બેતાર-મથક બેાલે છે જોડેા એક, બે ત્રણ, ચાર, પાંચ

ઉત્તરધ્રુવ –'હલેા હલેા' આર-વી બેાલે છે વેાડેાપિઆનેાવનુ એન. ૧૯૦ વિમાન બેાલે છે જોડેા ગણેા એક, બે, ત્રણ, ચાર

મેારકેા –ઉત્તરધ્રુવ ઉત્તરધ્રુવ, મેારકેા બેાલે છે અમે તમને બરાબર સાંભળીએ છીએ અવાજનેા જોર બરાબર છે, પણ હજી બરાબર સ્પષ્ટ નથી ફરી ગણેા એક, બે, ત્રણ

ઉત્તરધ્રુવ –હલેા, હલેા, ઉત્તરધ્રુવ બેાલે છે તમે ધીમુ સાંભળેા છેા, તેનુ કારણ કદાચ અમારા સંદેશવાહક યંત્રની મેાટરનેા ઘરઘરાટ હેા અમે બેાલવાના યંત્રને ઓરડીની બહાર ખસેડીને લઇ જઇશુ છીએ અને ત્યાથી ૨૩–૧૫ વાગે બેાલશુ

મેારકેા –હલેા, હલેા, આર-વી અમે બરાબર સાંભળી શકીએ છીએ તમારી સૂચના કબૂલ છે અમે પણ ૨૩–૨૫ વાગે બેાલશુ તમારી સાથે વાતેા કરવા માટે ખૂબ આતુર છીએ

ઉત્તરધ્રુવ –હલેા, ઉત્તરધ્રુવ બેાલે છે વેાડેાપિઆનેાવના વિમાનનુ બેતાર-મથક અત્યારે મેારકેા ૨૩–૩૫ ના સમય છે એક, બે ત્રણ

મેારકેા –હલેા આર. વી અમે બરાબર સાંભળીએ છીએ અમે હવે ડિકસનના બેતાર-મથક સાથેના જોડાણ વગર સાંભળી શકીએ છીએ અમે ઉત્તરધ્રુવ સાથે સીધુ બેાલીએ છીએ

ઉત્તરધ્રુવ –મેારકેાના સીધા જોડાણથી અમને ખૂબ આનંદ થયેા અહીંથી શેવેલેવ બેાલે છે સામે મેારકેામાથી કેાણ બેાલે છે ? હવે અમે સાંભળવા માટે તૈયાર છીએ

મેારકેા –મને ઉત્તરધ્રુવના સૌ બહાદુર વીરેાને અભિનંદન આપવાનુ કામ સેાંપવામા આવ્યુ છે મેારકેા સાથેના બેતાર-સબંધેા સુધારવા માટેના તમારા બનતા બધા પ્રયાસેા કરજો તમારા

મહાન કાર્યમાં આ એક કિંમતી ઉમેરો ગણાશે. અમારે એ જાણવું છે કે તમે માઝુરૂકના વિમાન સાથે સીધા સંદેશવ્યવહારમાં છો કે કેમ, અને તેની શી યોજનાઓ છે? ઓટ્ટો શ્મીડ્ટ અને તેના સાથીઓને અમારાં હાર્દિક અભિનંદનો છે. તમારા કાર્ય તરફ કેવળ આપણા જ દેશની નહિ, પણ દુનિયાના તમામ પ્રગતિશીલ લોકોની નજર મંડાયેલી છે. દુનિયા આખીના પત્રોમાં તમારા સમાચારો ભર્યા છે.

ઉત્તરધ્રુવ–હલ્લો, મોસ્કો! આર–વી. બોલે છે. હું શ્મીડ્ટ બોલું છું. અમે માઝુરૂક સાથે સંદેશ ચલાવીએ જ છીએ. બિરાદર સ્ટેલીન, સામ્યવાદી મંડળ, તથા સરકારે અમારામાં જે વિશ્વાસ મૂક્યો છે તેને સાર્થક કરવામા અમે સફળ થયા તેનો આનંદ અમારા દિલમા છે. આપણો વહાલો દેશ અમારામા જે રસ લઇ રહ્યો છે, તે અમારા દિલમાં નવીન ઉષ્મા જગાવે છે. અમારા કામની કદરથી અમારા મન હલી ઊઠ્યા છે. અમને સોપાયેલું કામ પૂરું કરવામા અમે કંઇ બાકી નહિ રાખીએ.

મોસ્કો:–ઓટ્ટો યુલીવિચ, હું ફરી તમને અને તમારા સાથીઓને ધ્રુવ ઉપર સફળતાથી ઊતરવા માટે અભિનંદન આપું છું. તમારાં કુટુમ્બીજનો બધાં ખુશીમાં છે. તેમના તરફથી પણ તમને અભિનંદન મોકલું છું. મોસ્કોમા ખૂબ ઠંડી પડે છે. મોસ્કોવાસીઓ બધા મશ્કરીમા કહે છે કે શ્મીડ્ટે જઇને ઉત્તરધ્રુવના દરવાજા ખોલી નાખ્યા, એટલે ત્યાંથી બધી ઠંડી અહીં આવવા માડી છે.

ઉત્તરધ્રુવ–મોલોકોવ બોલે છે. અભિનંદન માટે આભાર. પ્રધાનમંડળના સભ્યોએ પોતાની ફરજ જ બજાવી છે જો તે અમે ન બજાવી હોત તો અમને અહીં મોકલવાનો અર્થ પણ શુ હતો? અમારા સામા અભિનંદન. અમે થોડા જ વખતમા તમને મળશું.

મોરકો'—તમે આવશો ત્યારે અમને ખૂબ આનંદ થશે અમે તો આતુરતાથી તમારી રાહ જોઇએ છીએ

ઉત્તરધ્રુવ – વોડોપીઆનોવ બોલે છે મોરકોને અભિવાદન અમે રાજધાની ફરી વાર જોવા આતુર છીએ અમે ધ્રુવમા હવે બરાબર સ્થિર થઇ ગયા છીએ ઘર જેવુ જ લાગે છે સાથે સાથે ધ્રુવ બાજુનુ બીજુ કામ અમારા માટે તૈયાર કરી રાખજો અહી ગપ્પો ટીપીએ છીએ ને સ્મીડને હરાવીને તેને લુટી લઇએ છીએ

આ પ્રમાણે આ મોરકો સાથેના સદેશાવ્યવહારની પરીક્ષા પૂરી થઇ આખો સદેશાવ્યવહાર ૩૩ મીટર ઉપર ચાલ્યો હતો

પેપેનીનની ટુકડીએ આજે રસોડાનુ બાધકામ પુરૂ કર્યું. રસોડુ પણ લગભગ રહેવાના તબૂ જેટલુ જ વિશાળ હતુ એક મોટા ઘરના રસોડામા જોઇએ તે બધી સામગ્રી ને સગવડ તેમા હતી તેમા બરફના જ બનાવેલા કબાટો ભીતમા જ જડેલા હતા અને અભરાઇએ કાચના બધા વાસણો સુદર રીતે ગોઠવ્યાં હતા એક ખૂણામાં ડોલ ને સાવરણો પણ પડેલા હતા પેરેફીનનો ચૂલો લહેરથી સળગી રહ્યો હતો એ ચૂલાને બે મોઢિયા હતા એક મોઢિયા ઉપર સૂપ અને બીજા ઉપર મરઘીનુ માસ તૈયાર થતા હતા કબાટ ઉપર પાચે ય દિવસના ભોજનનાસ્તાનો કાર્યક્રમ ટીગાઇ ગયો હતો અમે મોરકોમા હતા ત્યારે જ આ કાર્યક્રમ ઘડાઇ ચૂક્યો હતો અને તે ઘડવામા 'સમાજ ખોરાક મડળ' ના પ્રવીણ સભ્યોએ મદદ કરી હતી તે કાર્યક્રમમા નાસ્તો, સવારનુ ભોજન, બપોરનો નાસ્તો, તથા રાતનુ ભોજન એમ ચાર ટકનો સમાવેશ થતો હતો (અલબત્ત આ કાર્યક્રમ પેપેનીનની ટુકડી માટેનો જ હતો)

એમા વળી પેપેનીનની ટુકડી રાધવામા એવી પ્રવીણ હતી કે આખી છાવણીમા તેની પ્રશસા થતી અને એક યા બીજે બહાને

અમે પેપેનીનની ટોળીની સેવામાં હાજર થઈ જતા. પણ તેની પાછળનો હેતુ એ હતો કે અમને ભોજનનું આમંત્રણ મળે. અલબત્ત અમારું સીધું તો એ ટુકડીના જેવું જ હતું. પણ રાંધવાની કળા આ લોકોએ આ બાજુ અનેક શિયાળાઓ ગાળીને સરસ કેળવી છે. એટલે અમને 'ઘરની' રસોઇ કરતાં 'બહારની' રસોઇનો સ્વાદ લાગ્યો હતો. પેપેનીન પણ એમ કંઇ ભોળો ન હતો. તે આમંત્રણો આપવામાં ભારે કંજૂસ હતો. તેણે હળવે રહીને બધાને જણાવી દીધું હતું કે કોઇ અસાધારણ એવી સેવાના બદલામાં જ આવાં આમંત્રણો મળી શકે છે.

શરૂઆતમાં અમે આ માટેની એક ધંધાદારી યુક્તિ શોધી કાઢી હતી. શરૂઆત મશ્કરીમાં જ કરેલી, પણ કેટલાકે તેનો ઉપયોગ ખરેખર શરૂ કરી દીધો. પહેલાં એક યાંત્રિક ને તેની પાછળ બીજો યાંત્રિક વિમાનમાંથી કોઈ ઉપયોગી સાધન લઇને પેપેનીન પાસે પહોંચી જતો.

'મીટ્રિચ, આના બદલામાં કેટલું સોસેજ મળી શકે ?'

પેપેનીન એ ચીજને ધ્યાનથી તપાસતો, જાણે આમાં તો કંઇ નથી, એમ ડોળ કરતો કહેઃ

'એક નાનકડો ટુકડો. બહુ બહુ તો એકાદ ઇંચ સોસેજ માંડ મળી શકે.'

યાંત્રિકોને કાંઇ એટલા સોસેજના ટુકડાથી પેટ ભરાય તેમ નહોતું. પણ તેમની ધંધાદારી વૃત્તિએ જોર કર્યું. નહિ જેવી ચીજના બદલામાં આટલું મળતું હોય તો શું ખોટું ? એમાં વળી તેમને કાને વાત આવી હતી કે પહેલે જ દિવસે પેપેનીને એક વાર રબ્બરની નળીના બદલામાં એક જણને ચાર શેર સોસેજ આપેલું. સવારથી રાત સુધી પેપેનીના તંબૂ પાસે એક પછી એક સોદાઓ ચાલ્યા જ કરતા હતા. (અલબત્ત બહુ જ ખાનગી

રીતે) પણ 'આજે પેપેનીને એકાએક જાહેર કર્યું કે તેની ખાધા-ખોરાકીની સામગ્રીના વધારાના જથ્થામાં હાથ નખાય એમ નથી. અને બધા યાંત્રિકોનો હવે યંત્રની ફજો આપીને પેપેનીનને મદદ કરવાનો રસ ઘટી ગયો.' પેપેનીન આ ફેરફારને પારખી ગયો. અને પોતે જ 'વિમાનમાં જઇને જ્યાંથી ભાળે ત્યાંથી નળીઓ, ને પેચો અને એવું જે કાંઇ હાથ આવ્યું, તે કઢાવવા લાગી ગયો. જાણે કે બધું પોતાનું જ હોય. બધા યાંત્રિકો બહુ જ નિરાંતે આ ધાડને જોઇ રહેતા. જો આ ધ્રુવપ્રદેશ ન હોત તો પોતાના વિમાનમાંથી એક નાનકડો સ્ક્રૂ કાઢવા આવનારને આ લોકો જીવતો જવા દે કે કેમ એ શંકા છે.

છાવણીનું કામ એકધારું અને વણ અટક્યું ચાલ્યા કરતું હતું. અમારા યંત્રપ્રવીણો અહીં વસનારી ટુકડી સાથે ખભેખભા અડાડીને કામમાં લાગી ગયા હતા. તેમનું જ્ઞાન, શક્તિ, અનુભવ બધું તેમણે ચારે ય જણને સોંપી દીધું હતું. પેપેનીનના રસોડામાં ચૂલાના બે ય મોઢીયાં કોઇ કારણે બળી ગયાં. એટલે પેપેનીન ગભરાયો અને તેણે મદદ માટે પુકાર કર્યો. અને તેને સુંદર મદદ મળી. વિમાનમાંના બધા પ્રવીણ ઇજનેરો દોડી આવ્યા અને તરત જ આ બધાં ભેજાંઓ આ મોઢિયાં બળી જવાનાં કારણોની શોધમાં બેસી ગયા.

'એ મારી પાસે લાવો.' સુશોબેવે કહ્યું, અને તે ચૂલાને લઇને પોતાના વિમાનમાં ઊપડી ગયો. તેણે એ બે ય મોઢિયાં શેમાંથી બનાવ્યા તે હજુ મોટો કોયડો છે. પણ તેણે બનાવેલાં મોઢિયાં હજુ સુધી બરાબર બળતાં હતાં. એટલું જ નહિ પણ હજુ ય તે અચૂક કામ આપે છે અને એ ચૂલો બળી જશે, તોય મોઢિયાં એવાંને એવાં હશે.

આજે સુશોબેવ અને ગિનિઝીને કૅંકલના ખેતાર-ઘરના

બરફના ઝૂંપડાની પડખે અકસ્માતમાં વાપરવા માટેની પેટ્રોલની મોટર બરાબર મરણી બેમારી. શરૂઆતમાં તે બરાબર ચાલતી ન હતી. તેમણે તેની સળગાવવાની પદ્ધતિમાં પોતાના વિચારો પ્રમાણેના નવા ફેરફાર કર્યાં. પહેલાં તો એન્જિનમાં કડાકો થયો, અને ધુમાડાનું મોટું વાદળ ઊઠયું. અંદરથી પેટ્રોલ પણ ઊંચે ઊછળવા માંડ્યું. પણ આ પછી આ બધું એકદમ બંધ પડી ગયું. ઉસ્તાદોએ કંઇક એવી કરામત કરી।

આજે સાંજે અમે સૂતા પહેલાં ફરવા જવાનું નક્કી કર્યું. અમે એક પછી એક બરફમાં પડેલી ચિરાડો જોતા ચાલ્યા ત્યાં કેવું અનુપમ સૌંદર્ય હતું! સ્વચ્છ સ્ફટિક સમો બરફ હીરાની ખાણ જેમ ચળકી રહ્યો હતો. અમાપ અંતર, વિસ્તરેલું હતું–પૃથ્વી ઉપર ને આકાશમાં આ અનંતકાળથી અક્ષત એવા બરફ ઉપર અમારા બરફના જોડાના લિસોટા, ઘેરા રંગના તંબૂઓ, પવનચક્કીના વિશાળ પંખાઓ, અને મોટા રાક્ષસી કદના આડાં પડેલા વિમાન, કેટલા સ્પષ્ટ ઊઠી આવતાં હતાં! અમે આંખો ઉપર કાળાં ચશ્માં ચડાવ્યાં, ત્યાં તો આખું દૃશ્ય અદ્‌ભુત પરીઓના દેશ જેવું રંગીન બની ગયું! અમે જે બાજુ નજર દોડાવી ત્યાં અનંત અવકાશ, એકાંત, અને નગ્ન પ્રકૃતિ સ્વરૂપ નજરે પડતાં હતાં.

આનું જ નામ અનંત! આનું જ નામ સનાતન!

જુનની ૧ લી–૭ મો દિવસ

આજે પેપેનીનની રાણીએ એક ખોરાકની નવી જ પેટી ખોલી, તો અંદરથી ૯૦ રતલ વજનનો મોટો રોટલો નીકળી આવ્યો. એની ઉપર સુંદર અને માર્મિક શબ્દો લખ્યા હતા: 'બહાદુર, તંદુરસ્ત અને ખુશમિજાજ બનો. બાળકના ખોરાક માટેના કારખાના તરફથી ભેટ.'

ધ્રુવપ્રદેશની આખી વસ્તી આ પેટીની આસપાસ વીંટળાઇ ગઇ. એક મોટા કુહાડા જેવા છરાથી પેપેનીને આ રોટલાના નાના નાના ટુકડા કરીને દરેકને એની વાનગી ચખાડી. પણ અમે તેના નિમામા ઉપરથી જોઇ શકતા હતા કે તેને આજે આ ધ્રુવ ઉપરની વસ્તી આટલી બધી કેમ વધી ગઇ તેનો શોક થતો હતો. અમારામાંથી કેટલાક પોતાનો ભાગ લઇને પાછા આગળની હારમાં છાનામાના બેસીને પેપેનીન પાસેથી બીજો ભાગ લેવા તૈયાર થઇ જતા. પણ કેંકલ એ ચોરને તરત જ શોધી કાઢતો, અને તેને વીલે મોઢે પાછો કાઢતો.

આજનો દિવસ જરા ધૂંધળો હતો. બરફ ઉપર ધુમ્મસ હતું અને વાદળાંઓ પણ ખૂબ નીચાં ઝૂકેલાં હતાં. પવન ફૂંકાવો શરૂ થયો હતો, પણ તેનું જોર ઓછું હતું. પ્રમાણમાં હવામાં ગરમી હતી, અને અમે રૂંવાટીનો મોટો ડગલો પહેર્યા સિવાય પણ ફરી શકતા હતા. સામાન્ય રીતે અમે રૂંવાટીનાં કપડાંથી ટેવાઇ ગયા હતા. ગુરેાવ્સ્કીને આજે જ ખબર પડી કે તેણે ઉપરાઉપરી ચાર મોજાં—બે ઊનનાં, એક ચામડાનું અને એક રૂંવાટીનું—પહેર્યાં હતાં. અમે હવે ઘણું ખરું ચામડાના જ જોડા પહેરીએ છીએ. કારણ કે તેમાં ઝડપથી પાણી ઊતરતું નથી. અને જો પગે ઠંડી લાગે તો વિમાન ફરતાં એક બે ચક્કર લગાવીએ એટલે પાછી બેએક કલાક માટે પગમાં ગરમી આવી જાય.

રોજ-બ-રોજ અમારી વૈજ્ઞાનિક શોધખોળોનો પ્રદેશ વધારે ને વધારે વિશાળ થતો જતો હતો. ફિયોડોરોવે આજે પોતાનો ગુરુત્વાકર્ષણના અવલોકનો માટેનો પોતાનો તંબૂ બરાબર તૈયાર કરી નાખ્યો અને તેનાં સાધનો પણ ગોઠવી દીધાં. અને સાંજના તો પૃથ્વીનું ઉત્તરધ્રુવ ઉપરનું ગુરુત્વાકર્ષણ કેટલું છે, તે નક્કી કરવા બેસી ગયો. તેનાં વૈજ્ઞાનિક સાધનો ખરેખર અમારા બધાને

માટે એક ચમત્કાર જ હતો. તે સાધન સેકંડના ૧/૧૦૦૦૦૦૦૦મા ભાગનો સમય પણ નોંધી શકતું હતું પણ ગુરુત્વાકર્ષણનું માપ કાઢવા માટે તેને ચોવીસે કલાક યંત્ર ઉપર જ હાજર રહેવું પડતું હતું

'પણ હવે અહીં કેટલું પાણી ઊંડું છે તે ક્યારે માપવું છે?' રૉસ્યેન્ડે પૂછ્યું. 'અહીં સૂતામાં તો જોખમ છે નીચે બહુ ઊંડું હોય તો ' તેણે મશ્કરીમાં કહ્યું

. 'તું તારે નિરાતે સૂઈ રહેજે.' શિર્શોવે તેને ખાતરી આપી 'અહીં કાંઈ રાા માઈલથી વધારે ઊંડો દરિયો નહિ હોય (તેની ભૂલ હતી. અહીં દરિયો લગભગ રાા માઈલ–૪૨૮૦ મિટર ઊંડો હતો) માઝુરુક આવે કે તરત જ ઊંડાઈ માપવાનું શરૂ કરીશું. એ સાધન તેના વિમાનમાં છે.'

માઝુરૂકે કહેવરાવ્યું કે તેનું વિમાન હવે તૈયાર થઈ જવા આવ્યું છે તે બધાએ મળીને લગભગ બરફના ૬૭ ઢગના ઊંભરડ્યા છે કેટલાક ઢગના તો ૧૨ થી ૧૫ ફૂટ ઊંચા હતા એકબે જણા બરફ ખોદે, બે જણા તેના પાવડાથી બરફગાડીમાં ભરે, બાકીના તે બરફને ગાડામાં ઠેઠ મેદાનને છેડે ઠલવી આવે છેલ્લા બે દિવસથી તેઓ મેદાનની વચ્ચેનો મોટો ટેકરો તોડવામાં મંડી રહ્યા હતા હવે તે લગભગ સપાટ થઈ જવામાં આવ્યો છે.

વિમાનોના નાયકો અને શ્મીડટે બરો થઈને પેટ્રોલનો કેટલો જથ્થો છે, તેની ગણતરી કરી. સૌ એ બાબતમાં એકમત થયા કે બધા વિમાનો એકીસાથે રૂડોલ્ફલેન્ડ પહોંચી શકે તેટલું પેટ્રોલ નથી આ ધ્રુવપ્રદેશમાં પેટ્રોલ ઘણું વપરાઈ ગયું હતું એટલે વિમાને રૂડોલ્ફલેન્ડની વચ્ચે ક્યાંક રોકાઈ જવું પડશે

માઝે ફિઓદોરોવે પોતાના સ્થાનચૂક અને હવામાનના અવલોકનનું પરિણામ જાહેર કર્યું ૮૦ મા અક્ષાંશ ઉપર લોહચુંબકની સોય ખરા ધ્રુવથી ૧૧૮° ૨૭ાા પશ્ચિમ બાજુ ઢળતી હતી

ક્ષિતિજગામી સમન્વય (Horizontal co-ordination) મોરકો અને ગેરયુરકીનની ભૂમિરચી પ્રાચગણો ઓછો હતો. મુખ્ય પવનો ઉત્તર, વાયવ્ય અને પશ્ચિમમાંથી આવતા હતા. હજુ સુધી દક્ષિણના પવનો દેખાયા ન હતા.

શ્મીડટ શતલિસ્મ બરફના પ્રવાહોની દિશા અને ઝડપને ગણિત–પદ્ધતિથી નક્કી કરવામા લાગી ગયો હતો. સ્પીરીન અને ફિયોડોરોવની સાથે એકલા બેસીને તેણે પોતાના દાખલાઓની પરીક્ષા કરવાનું કામ આ બેય જણને સોંપ્યું. આ પ્રોફેસરના ગણિતના વણાટમાંથી પણ વિમાનના હિતમાં ભૂલ કાઢવાની આ બેય જણાએ ભારે મહેનત કરી. તેમણે પવનની દિશા, જુદા જુદા પ્રવાહો, હવામાનની પરિસ્થિતિના હિસાબોને પણ આમા ઉમેરીને આ દાખલાઓને ચકાસી જોયા. બે કલાક પછી શ્મીડટ જ્યારે તંબૂની બહાર આવ્યો ત્યારે ખુશમિજાજમાં હતો. તેની ગણતરી બરાબર હતી.

જૂનની ૨ જી–આઠમો દિવસ

બરફનું તોફાન, નીચાં વાદળાં, અને ધુમ્મસ, પણ હવામાન ગરમ. થર્મોમિટર ૦° સુધી ચડેલું હતું. આ તે ઉત્તરધ્રુવ કહેવાય!

'આપણે તો ઠંડક માટે દક્ષિણધ્રુવમાં જવું પડશે, એમ લાગે છે.' શેવેલેવે મશ્કરી કરી.

બરફની કરચો પડવા લાગી. વિમાનની પાંખો ગરમ હોવાથી તેના પર આ કરચો પડતાવેંત ઓગળવા લાગી ને તેના રેલા અમારા તંબૂની નીચે ચાલ્યા. દીવાલો પલળી ગઈ. અને સૂવાના કોથળાઓ પણ ભીંજાયા. એકાએક ઉત્તરધ્રુવમા ભેજવાળું વાતાવરણ થઈ ગયું, કોરા થવાનું કાંઇ સાધન ન હતું. દિવસ દરમિયાન પાછો જરાક ઠાર પડ્યો; અને વિમાનોની પાંખો પર બરફ જામી ગયો. પાછું અમારે ફરીથી વાંસડા લઇને એ પાંખો પરનો બરફ છોલી નાંખવો પડ્યો.

ફ્રિયોડોરોવે આજે બરફની સપાટો પહેરી આખા મેદાન પર એક લટાર મારી, આખા મેદાન ફરતી મોટી મોટી નહેરો છે. અમે લગભગ ૧ાા માઇલ લાંબા ને ૧ માઇલ પહોળા એક બેટ ઉપર છીએ, એમ કહી શકાય. તોપણ અમારા આ મેદાનની મજબૂતાઇ વિષે જરા ય શંકા નહોતી. બરફના ગમે તેવા દબાણની સામે તે ટકી શકે તેમ હતું. આ મેદાનના છેડા ઉપર બરફના મોટા મોટા ઢગો અમારી છાવણીની ફરતા કિલ્લાની ગરજ સારે તેવા હતા. બરફનું નીચેનું દળ પણ એટલું જાડું હતું કે પેપેનીને ખાતરીથી કહ્યું કે આ મેદાનને આપણે સીધું કાળાસમુદ્રમાં લઈ જઇએ તોય ઓગળે તેમ નથી. તો પણ તે અને ક્રેંકલે દૂર ઉત્તર તરફ જઇને થોડી ઘણી તપાસ કરીને પાછા ફરીને જાહેર કર્યું:

'અમે આપણા મેદાનની પડખે જ એક બીજું એથી મોટું મેદાન શોધી કાઢયું છે. કદાચ કઈ આપત્તિ આવે તો આપણે છાવણીને ત્યાં ફેરવી નાખશું.'

બરફના પ્રવાહનો અભ્યાસ તથા અવલોકન કરીને શ્મીટે એમ અનુમાન કાઢયું કે આ મેદાન જતે દહાડે ગ્રીનલૅન્ડના કિનારા તરફ ખસતું ખસતું પહોંચશે. પણ કદાચ વચ્ચે કોઇ બીજો પ્રવાહ આડો નડે, ને આ મેદાનને તેમાં ઘસડી જાય તો કહેવાય નહિ. પ્રવાહની ગતિ ઘણી હતી. પણ આકડામાં તો ગતિ માત્ર સૂક્ષ્મ ગણાય. અહીં રહેનાર મંડળી આવતા વર્ષે ઠેઠ ઉનાળામાં ગ્રીનલૅન્ડ પહોંચી શકે ખરી–એટલે કે ૮૨ થી ૮૩ મા રેખાંશમાં તેમને ક્યાં તો વિમાનદ્વારા અથવા હિમ–વિનાશિકા વડે ઊંચકી લઇ શકાય. એ તો જેવી આસપાસના સમુદ્રની સ્થિતિ.

અમે માઝુરૂક સાથે દિવસમાં ઘણી વાર વાતો કરતા હતા. અમે ફક્ત એક મીનથી ૬૦ માઇલના જ અંતરે હતા. છતા અમે

એગા થઇ શક્યા ન હતા. ધ્રુવપ્રદેશ આવો છે. અને આમ વાત-વાતમાં ગેલ્યુસ્કીન વહાણના માણસોના વિચારે ચડી ગયા. એ લોકો તો કિનારાથી માંડ બે માઇલ છેટા હતા, પણ વિમાનોને તેમને શોધીને કિનારે પહોંચાડતા બે મહિના લાગી ગયા હતા.

હવામાન તો અમને સતત સતાવ્યા જ કરતું હતું. અમે માત્રુરૂકની મદદે જઈ શકતા ન હતા. અમને આ બાજુથી માત્રુરૂક તે માટે આગ્રહ કર્યા જ કરતો હતો. ધ્રુવપ્રદેશે અમારી સામે ખૂબ નીચા વાદળા અને ધુમ્મસનાં શસ્ત્રો ઉગામ્યાં હતા. અમને રૂડોલ્ફ-લેન્ડ ઉપરના તે દિવસો યાદ આવ્યા. ગોલોવિન કેટલાય દિવસ સુધી ક્રુઝની મદદે કેવળ હવામાન ખરાબ હોવાને કારણે જ જઇ ન શક્યો. અને વળી ક્રૂઝ તો એટલો સાવ પાસે હતો.

મેં આ લગભગ નવરાશના દિવસોનો ઉપયોગ ' પ્રવદા ' પત્ર માટે મારા તથા મારા મિત્રોના લેખો મોકલવામા કર્યો. અમે લેખો ખૂબ ટૂંકમા અને બનતું જ રૂક્ષ શૈલીમાં જ લખતા. ઘણીવાર તો તે લેખો કેવળ મથાળાના જ બનેલા હોય તેવા બનતા.

તે આજે સૂતા પહેલા હું વિમાનને ફરતું એક ચક્કર મારતો હતો. સ્ટ્રોમેનિવ આ પ્રવાસમંડળના કેટલાય સભ્યોના તેમના કુટુમ્બીજનો ઉપરના અંગત સંદેશાઓ રવાના કરતો હતો. ઓસીવ તેની પડખે બેસીને એક સંદેશ લખતો હતો.

' મારે ત્યા લગભગ જૂલાઈમા નવા બાળકનો જન્મ થય તેમ છે. તે દરમિયાનમા હું ઘરે પહોંચી શકું તો ઠીક.'

જુનની ૩ ૭—નવમો દિવસ

પાણી ગરમ આપવાનું યંત્ર જમીનની સપાટીથી પણ નીચેનુ માપ બતાવવા લાગ્યું. તેની સોય કહેતી હતી કે અમે

સમુદ્રની સપાટીથી ૧૫૦ ફૂટ નીચે છીએ. અમારા મનમાં ભારે વિચિત્ર લાગણી ઉત્પન્ન થઇ. અમે બરાબર જાણતા હતા કે અમે સમુદ્રની સપાટીથી ઉપર છીએ. અને બીજી બાજુથી આ બરાબર ખાતરીપૂર્વક તૈયાર કરેલા યંત્રને પણ ન માનવું, એ કેમ બને? યુકોવે આનું કારણ સમજાવ્યું :

'દબાણ વધે એટલે આ યંત્રની સોય ડાબી બાજુ ખસે છે. હવામાં સુધારો થાય એનો આ ચિહ્ન છે.'

બરાબર તે જ વખતે શિર્શોવ અમારા તંબૂમાં ઉશ્કેરાટભર્યો ધસી આવ્યો, અને અમને એક ચોંકાવે તેવા ખબર આપ્યા. તેણે અને ફિયોડોરોવે હમણાં જ એક જળચર પક્ષીને એક મોટી નહેર ઉપર ઊડતું જોયું. અને છાવણી ઉપરથી તે ઊડતું ગયું. હજુ સુધી કોઇ ધ્રુવપ્રદેશના મુસાફરે ધ્રુવની નજીકમાં કોઈ જીવસૃષ્ટિને જોઇ નથી. તેમને કોઇ પ્રાણી કે પક્ષી દેખાયું નથી. અને વૈજ્ઞાનિકોનો સામાન્ય મત એવો જ થયો હતો કે ધ્રુવ ઉપર પ્રાણીજીવન શક્ય નથી. પણ અમે થોડા દિવસો પહેલાં પક્ષીનું ગાન સાંભળ્યું હતું. અને આજે હવે બીજા પક્ષીને જીવતું જોયું. પેપેનીને તો શરત જ મારી હતી કે મોરકોમાં પાછા ફરતી વખતે સાથે ધ્રુવના રીંછનું ચામડું નમૂના તરીકે લેતા જવું.

છાવણીમાં એક ક્ષણ પણ આરામનું જીવન ગાળવાનું નહોતું. જો કે બરાબર જોનારને એમ લાગે કે અહીં કાંઇ કામ જ નથી. પેપેનીનની શિયાળુ છાવણી હવે સંપૂર્ણરીતે તૈયાર થઇ ગઇ હતી. તરતી છાવણીને પૂરેપૂરી સજ્જ કરવામાં આવી હતી. અને વિમાનમાંથી બધો સામાન ઉતારી લેવામાં આવ્યો હતો પણ આટલાથી બધાને નિરાંત નહોતી. યાંત્રિકો ફરી દસમી વાર પાછા વિમાનોને પૂરેપૂરી રીતે તપાસી ગયા. તેમાં કાંઇ ખામી નહોતી; છતાં દરેક વખતે તેઓ કંઇક ને કંઇક સમુંનમું કર્યા જ કરતા.

પાછા ફરવા માટેની યોજના ઉપર બહુ જ કાળજીભરી વિચારણા શરૂ થઇ ગઇ હતી. અમારા વિમાનોની નીચેથી પૈડાંઓ કાઢી લીધાં હતાં, એ સૌને યાદ હશે. અમે તેની જગ્યાએ ધીમ-લાઓ રાખ્યા હતાં, અને રશિયાના ખંડ ઉપર ઊતરતી વખતે ધીમસા કામમાં આવે તેમ નહોતા. ત્યાં તો નીચે પૈડાં જોઇએ. એટલે શ્મીડટે બેતારથી મોસ્કો ખબર આપવાનું નક્કી કર્યું કે એક હિમ-વિનાશિકા વિમાનો માટેના પૈડાં લઇને અમને સામે મળે. શેવેલેવે બધાં વિમાનમાં જઇને પૂછી જોયું કે કોઇને મોસ્કોથી કાંઇ મંગાવવાનું છે? એટલે બધા યાંત્રિકોએ તો નાનાં મોટાં સાધનોનો મોટો હારડો લખાવવા માંડ્યો. જે સાધનની તેમને જિન્દગીમાં ય કદી જરૂર ન પડે, તે તેમને અત્યારે સૂઝવા માંડ્યું. શેવેલેવે શાંતિથી બધું સાંભળીને તેને નોંધપોથીમાં નોંધી લીધું, પણ પોતાના તંબૂમાં જઇને બધી યાદી તપાસીને તેમાંથી જોઇતું બ્યાજબી હતું તે જુદું તારવી લીધું. અને મોસ્કો તો આટલો જ ટૂંકો સંદેશ મોકલ્યો.

"ચાર જોડી વિમાનનાં પૈડાં, ૮૦ ટન પેટ્રોલ, પાંચ ટન

ભૌગોલિક સ્થિતિનું પ્રમાણ જણાવ્યું નથી. સારું હવામાન જરા જેટલું થાય કે તરત જ તેનો લાભ લો. નહીં તો તમને શોધવા મુશ્કેલ પડશે.

મોલોકોવે ઊડવાની તૈયારી કરી. 'પવન કેમ છે ?' તેના સુકાનીએ પૂછ્યું. 'બરાબર નાકની સીધી લીટીએ છે.' એપેક્ષાવે કહ્યું 'પણ કઈ દિશા છે, તે ખબર નથી.'

શિર્શોવ પોતાના સમુદ્રનાં અવલોકનો શરૂ કરવા ખૂબ આતુર હતો. હજુ સુધી ગહનતામાપક યંત્ર માઝુરૂકના વિમાનમાં હોવાથી ઊંડાઈ માપવાનું કામ રહી ગયું હતું. આજે શિર્શોવે પોતે હાથબનાવટનું ગહનતામાપક યંત્ર તૈયાર કર્યું. તેણે એક પીપને બરફની ગાડી સાથે બાંધી, ને તેનો હાથો, પકડ ને માપવાનું સાધન બાંધીને બેસાડ્યા. તેની મહેચ્છાઓ એવી હતી કે આવતી કાલે જ ધ્રુવ ઉપર પહેલું જલશાસ્ત્રનું પ્રયોગમંદિર સ્થાપી દેવું. બધા ય તેના કામમાં ખૂબ રસ લઈ રહ્યા હતા, અને પોતાનાથી બનતી મદદ કરતા હતા.

આજે સ્મીર્નોવે પોતાનું રહેઠાણ બદલ્યું. પેપેનીન વગેરે ચારે ય જણા પહેલા જે તંબૂમાં રહેતા હતાં ત્યાં તે રહેવા માટે ગયો. પેપેનીને તેને પોતાના મુખ્ય તંબૂમાં રહેવા માટે ખૂબ આગ્રહ કર્યો, પણ તેણે પોતાની ટુકડીથી છૂટા પડવાની નારાજી દર્શાવી. આ પ્રસંગને અમે શેતરંજની બે બાજી રમીને તથા અરધો શીશો બ્રાન્ડી પીને ઉજવ્યો.

ક્રેંકલ અને સ્ટ્રોમોલિન એ બન્ને જણ દુનિયાના ધંધાર્થી નહિ એવા બેતારવાહકો સાથે સંદેશવ્યવહાર ચાલુ કરવા મથી રહ્યા હતા. તે બંને આવા લોકોના સંકેતના જાતજાતના શબ્દો પકડતા હતા. ઇંગ્લેન્ડ અને અમેરિકાના ઘણા ય શોખીન બેતાર-વાહકોના અવાજો સંભળાતા હતાં. અમારા વિમાનનો બેતાર-કાન

[illegible]

પાછા ફરવા માટેની યોજના ઉપર બહુ જ કાળજીભરી વિચારણા શરૂ થઇ ગઇ હતી. અમારા વિમાનોની નીચેથી પૈડાઓ કાઢી લીધા હતા એ સૌને યાદ હશે. અમે તેની જગ્યાએ ધીમ લાઓ રાખ્યા હતા, અને રશિયાના ખંડ ઉપર ઊતરતી વખતે ધીમના કામમા આવે તેમ નહોતા ત્યા તો નીચે પૈડા જોઇએ એટલે સ્મીડટે બેતારથી મોસ્કો ખબર આપવાનુ નક્કી કર્યુ કે એક હિમ-વિનાશિકા વિમાનો માટેના પૈડા લઇને અમને સામે મઝે શેવેનેવે બધા વિમાનમા ફરીને પૂછી જોયુ કે કોઇને મોસ્કોથી કાંઇ મગાવવાનુ છે? એટલે બધા યાત્રિકોએ તો નાના મોટા સાધનોનો મોટો હારડો લખાવવા માડ્યો જે સાધનની તેમને જિન્દગીમા ય કદી જરૂર ન પડે તે તેમને અત્યારે સૂઝવા મા ડ્યુ શેવેનેવે શાતિથી બધુ સાભળીને તેને નોંધપોથીમા નોંધી લીધુ, પણ પોતાના તબૂમા જઇને બધી યાદી તપાસીને તેમાથી જેટલુ વ્યાજબી હતુ તે જુદુ તારવી લીધુ અને મોસ્કો તો આટલો જ ટૂકો સંદેશ મોકલ્યો

"ચાર જોડી વિમાનના પૈડા, ૮૦ ટન પેટ્રોલ પાચ ટન તેલ, પૈડા જોડવા માટેના રૂ ઉનાળામા પહેરવાના કપડા થોડાક છાપા, ફળો, શાકભાજી મોકલો સલામ શેવેનેવ"

માઝુરૂકે વળી કહેવરાવ્યુ કે અહી જરાક ગરમીને કારણે મેદાનનો બરફ ઓગળ્યો છે એટલે આ માથોમાથ ભરેલા વિમાનને ઉપાડવાનુ મુશ્કેલ છે મોલોકોવને વિમાન લઇને સામાન ઉપાડવા મોકલો

સ્મીડ પોતે માઇક્રોફોન ઉપર આવ્યો

"અમે વિમાન મોકલીએ છીએ પ્રયત્ન કરીને એ બાબતનુ ધ્યાન રાખો—નિયમિતપણે સંદેશ ચાલુ રાખો, અને તમારી ભૌગોલિક સ્થિતિ બરાબર શોધી કાઢો ઘણા વખતથી તમે હજુ

ભૌગોલિક સ્થિતિનું પ્રમાણ જણાવ્યું નથી. સારું હવામાન જરા જેટલું થાય કે તરત જ તેનો લાભ લો. નહીં તો તમને શોધતાં મુશ્કેલ પડશે.

મોલોકોવે ઊડવાની તૈયારી કરી. 'પવન કેમ છે?' તેના સુકાનીએ પૂછ્યું. 'બરાબર નાકની લીટી લીટીએ છે.' એલેક્ષીવે કહ્યું 'પણ કઈ દિશા છે, તે ખબર નથી.'

શિર્શોવ પોતાના સમુદ્રનાં અવલોકનો શરૂ કરવા ખૂબ આતુર હતો. હજુ સુધી ગહનતામાપક યંત્ર માઝુરકના વિમાનમાં હોવાથી ઊંડાઈ માપવાનું કામ રહી ગયું હતું. આજે શિર્શોવે પોતે હાથબનાવટનું ગહનતામાપક યંત્ર તૈયાર કર્યું. તેણે એક પીપને બરફની ગાડી સાથે બાંધી, ને તેનો હાથો, પકડ ને માપવાનું સાધન બાંધીને બેસાડ્યાં. તેની મહેચ્છાઓ એવી હતી કે આવતી કાલે જ ધ્રુવ ઉપર પહેલું જલશાસ્ત્રનું પ્રયોગમંદિર સ્થાપી દેવું. બધા ય તેના કામમાં ખૂબ રસ લઈ રહ્યા હતા, અને પોતાનાથી બનતી મદદ કરતા હતા.

આજે ક્રીંકટે પોતાનું રહેઠાણ બદલ્યું. પેપનીન વગેરે ચારે ય જણા પહેલાં જે તંબૂમાં રહેતા હતા ત્યાં તે રહેવા માટે ગયો. પેપેનીને તેને પોતાના મુખ્ય તંબૂમાં રહેવા માટે ખૂબ આગ્રહ કર્યો, પણ તેણે પોતાની કુકડીથી છૂટા પડવાની નારાજી દર્શાવી. આ પ્રસંગને અમે શેતરંજની બે બાજી રમીને તથા અરધો લોટો ચાનો પીને ઊજવ્યો.

કેંકલ અને સ્ટ્રોમોલિવ એ બન્ને જણ દુનિયાના ધંધાર્થી નહિ એવા બિનતારવાહકો સાથે રાદેશવ્યવહાર ચાલુ કરવા મથી રહ્યા હતા. તે બન્ને આવા લોકોના સંકેતના જાતજાતના શબ્દો પકડતા હતા. ઇંગ્લેન્ડ અને અમેરિકાના ઘણા ય શોખીન બિનતાર-વાહકોના અવાજો ગુંજતા હતા. અમારા વિમાનનો બિનતાર-કાન

ડેક હવાઇના ટાપુમાથી આવતા ટૂંકા મેાજાના અવાજો સાભળી શકતેા હતેા.

'એક વાર આ તમારા વિમાનેા જાય, તે પછી હું આખી દુનિયાના આવા શેાખીન લેાકેા સાથે વાતેા કરીશ.' ફ્રેંકને કહ્યું.

આજે અમારા મેાહાને ૮૯° મું અક્ષાંશ પસાર કર્યું, અને એટલું દક્ષિણ બાજુ અમે ઊતર્યાં. આખરે હેાકાયંત્રની સેાય બહાર આવી. અને હવે બધી દિશાએ પાછી શરૂ થઇ.

અમારેા કેમેરાશાસ્ત્રી માર્ક ટ્રોઇનેાવ્સકી તેા આખેા દિવસ તેનેા કેમેરા લઇને ઘૂમ્યા કરે છે. છાવણી, ને તંબૂએા, ને માણસેા, બધુંય તેને છબી પાડવા માટે એક સરખું જ આકર્ષક લાગે છે એક મેાટેા કેમેરા તેા છાવણીની વચ્ચેાવચ્ચ છબી પાડવા માટે તૈયાર ઊભેા જ છે. પણ ટ્રોઇનેાવ્સકી તેા એ જ નાનેા હાથકેમેરા લઇને ચપળતાથી બધેય ઘૂમી વળે છે તેની ચપળતા તેા પેંપેનીનને પણ ઇર્ષા કરાવે તેવી છે.

એક એ વાત પણ કહી દઉં પેંપેનીન અને આ છબીવાળાની વચ્ચે કઇક વિચિત્ર વ્યવહાર ચાલતેા દેખાતેા હતેા. ટ્રોઇનેાવ્સકી હમેશા પેંપેનીનની પાછળ પાછળ ફર્યા કરતેા. તેની આંખમા આજીજીનેા ભાવ પણ દેખાતેા. અને તેને કાનમા કઈ ને કઇ કહ્યા કરતેા. શરૂઆતમા પેંપેનીન પેાતાની ખાસિયત પ્રમાણે નકારમા ડેાકું ધુણાવતેા, પણ પછી તે તેની વાત ધ્યાનથી સાભળતેા લાગ્યેા. આખરે તેમની આ ગુપ્ત મંત્રણા પૂરી થઇ. ટ્રોઇનેાવ્સકી પેંપેનીન પાસેથી બેત્રણ ફૂટ લાબી ફિલ્મ મેળવવામા સફળ થયેા, તેણે પેાતાના ભાગની ફિલ્મ તેા ક્યારનીય પૂરી કરી નાખી હતી.

જુન ૪ થી–૨૦ મેા દિવસ

આખી રાત મહેનત કરીને શિરશેવે પેાતાની હાયકારીગીરીનું

બનાવેલું ગહનતામાપક યંત્ર ઠેઠ સવારે પૂરું કર્યું. અલબત્ત સવાર એ તો પહેલું કહ્યું તેમજ અહીં સાપેક્ષ વસ્તુ સમજવી સૂર્ય આ પ્રદેશમા તો ક્ષિતિજની એક સરખી જ ઊંચાઇએ દિવસે ને રાતે આંટા મારતો હોય છે દક્ષિણધ્રુવ પર પણ આમ જ બને છે.

વહેલી સવારે અમે બરફ ગાડી ઉપર લાગી પડ્યા. અને એક નાનકડી નહેર પાસે જઇને પાણીની ઊંડાઇ માપવાની તૈયારી કરી. આ નાનકડી નહેર ભારે વિચિત્ર અને આડીઘૂંટીવાળી હતી. અને વચ્ચે બરફના મોટા ખડકો આમ તેમ આડા પડ્યા હતા. અમારા થોડાક જણની મદદથી ટ્રોઇનોવ્સ્કીએ થોડીક બરફની છીપરો પાણીમા ગબડાવી અને એ રીતે એક તરતો પૂલ તૈયાર કર્યો ને તેના પર ઠેકતો ઠેકતો ટ્રોઇનોવ્સ્કી સામે કાઠે પહોચી ગયો, અને ત્યાથી અમારા આ અપૂર્વ પ્રયોગના દૃશ્યની છબી ઝડપવા તૈયાર થઇ ગયો.

દૃશ્ય ઉત્તરધ્રુવ વિભાગમા પહેલી જલશાસ્ત્ર-પ્રયોગશાળાની સ્થાપનાનું હતુ. કોઇ મોટો ધર્મગુરુ કોઇ ધાર્મિક વિધિ કરતો હોય તેવી ગંભીરતાથી શિશેવિ દોરી સાથે જલોષ્ણમાપક યંત્ર બાધ્યું તેનો પારો અત્યારે કેટલો છે તે નોધી લીધુ, અને આજ્ઞા કરી 'દોરી નીચે ઇતારો.'

મોશેગ્રેવના હાથમા ગરેડી હતી. ધીમે અને સાવચેતીપૂર્વક તે ગરેડી ફેરવવા લાગ્યો અને દોરી સાથે બાધેલું થર્મામિટર નીચે સમુદ્રમા ઊતરવા લાગ્યુ. પાણી શાંત, નીતરેલું અને અસાધારણ પારદર્શક હતુ. દોરી ૧૫૦ ફૂટ સુધી અંદર ગઇ તોપણ અમે ગરમીમાપક યત્રને જોઇ શકતા હતા મોરેગ્રાવ દોરીને વાર પછી વાર નીચે ઉતારતો હતો. ૩૦૦ ૪૫૦. ૬૦૦ ૭૫૦...અમારા વરુણશાસ્ત્રી અહી અટક્યા, અને દોરી માથે બીજું ઉષ્ણતામાપક યંત્ર જોડ્યુ. પછી ત્રીજુ યત્ર સાંધ્યું, પછી ચોથુ યત્ર પાણીમા

ઊંડું ઊતરી ગયું. આ પછી એક દૂત-યંત્રને પાણીમાં મોકલ્યું. આ યંત્ર ઉષ્ણતામાપક-યંત્ર પાસે પહોંચીને તે યંત્રને બંધ કરી દે છે. એટલે જે જગ્યાએ જેટલી ગરમી નોંધાઈ હોય તેમાં ફેર ન પડે, એટલે જુદી જુદી જગ્યાએથી એ થર્મામિટર પાછું ખેંચાતી વખતે એ માપમાં ફેર ન પડે.

થોડી મિનિટ પછી શિશેવિ હાથ ઊંચો કર્યો એટલે મોયોકોવે ગેરેડી પાછી ફેરવવા માંડી ને દોરી ધીરે ધીરે ગરેડી ઉપર વીંટાવા લાગી. આ કામ ઘણું મુશ્કેલ હતું. ૩૦૦૦ ફૂટથી પણ લાંબી એવી તારની ગૂંથેલી દોરીનું વજન ઘણું હતું. મોસોકોવે પહેલાં બતાવેલું જોર હવે ધીરે ધીરે ઘટવા લાગ્યું. તેણે ૧૫૦ ફીટ દોરડું ખેંચ્યું, ત્યાં તો હાંફીને તે બોલી ઊઠયો: 'હાય! અહીં તે કેટલી ગરમી પડે છે.' તેણે પોતાનું કામ સ્પીરીનને સોંપી દીધું. થોડી મિનિટ પછી સ્પીરીને મોયોકોવના અભિપ્રાયને સંમતિ આપીને ગરેડીનો હાથો રીસ્ટલેન્ડને સોંપી દીધો. આના પછી દરેક જણ ગરમીની વાત કરે, એટલે બીજાએ આ કામ ઉપાડી લેવાનું છે એ સૌ સમજી જતા.

સમુદ્રના ઊંડાણમાંથી પહેલું જલોષ્મામાપક યંત્ર બહાર નીકળ્યું. અધીરાઈથી ધ્રુજતાં ધ્રુજતા શિશોવે તે થર્મામિટરને દોરીથી છૂટું પાડયું, અને હાથમાં આગિયો કાચ લઈને ત્યાં ને ત્યાં પાણીની ગરમીનું માપ જોવા લાગ્યો. એક થર્મામિટરની ગરમી તેણે જાણે કાંઈ જ બન્યું નથી, એમ નોંધી. પણ બીજા થર્મામિટરનું માપ લખતી વખતે તે બોલી ઊઠયો:

'આ શું! આ થર્મામિટર તો બગડી ગયાં લાગે છે.'

થર્મામિટરનો પારો કહેતો હતો કે ૯૦૦ ફૂટની ઊંડાઈએ પાણી +૬૨° ગરમીવાળું છે. 'આમ હોય જ નહિ,' તે બબડયો. બીજું થર્મામિટર પાણીમાંથી બહાર આવ્યું, તે ૧૫૦૦ ફૂટની

ઊંડાઇએથી આવતું હતું. તેમાં 'પારા'+ ૪૮° સેન્ટીગ્રેડ હતો. હવે શંકાને સ્થાન ન હતું. ધ્રુવસમુદ્રના મધ્યભાગમાં, ધ્રુવબિંદુની નીચે ગરમ પાણીનો મોટો પ્રવાહ વહેતો હતો.

વિજ્ઞાનની આ મહાન શોધથી અમે એવા તો સ્તબ્ધ બની ગયા હતા કે ઘડીક તો અમે અમારો આ ગરેડી ખેંચવાનો થાક ભૂલી ગયા. ત્રીજું થર્મામિટર, ચોથું થર્મામિટર એમ એક પછી એક બહાર આવતાં તમામ થર્મામિટરોએ એ વાત કહી કે નીચે પાણીમાં ગરમી છે. સામાન્યરીતે ધ્રુવસમુદ્રનાં પાણીની ઉષ્મા–૧·૬°થી–૨°ની વચ્ચે હોય છે. ત્યારે ઠેઠ ૩૦૦૦ ફૂટની ઊંડાઇએ પણ પાણીની ઉષ્મા–૦.૧૭° સુધી દેખાઇ હતી. આ થર્મામિટરની ડાબલીનાં ઢાંકણામાં જે પાણી ભરાઈ રહ્યું હતું, તેને પણ જુદી જુદી કાચની ડબીમા ભેગું કરી લીધું. તેનું રસાયણિક અવલોકન કરેવાનું કામ બાકી હતું. તેમા ક્ષારનું પ્રમાણું કેટલું છે, અને બીજાં કયાં કયા દ્રવ્યો છે તે તપાસવાથી આ નીચેના ગરમ પ્રવાહનું મૂળ કયા છે, તે શોધનું સહેલું થઇ પડે તોપણ અમને શંકા નહોતી કે આ ગરમ પ્રવાહ આટલાંટિકના મહાન 'અખાતી પ્રવાહ'ના એક શાખા છે. ફ્લોરીડામાં ગરમ થયેલું પાણી ઠેક ધ્રુવ આગળના પાણીને ગરમ કરી જાય છે !

'શિર્શોવ તો સાંજ સુધી ત્યાં ને ત્યાં બેસી રહ્યો અને પાણીની ગરમી માપવાનું કામ આખો દિવસ તેણે ચાલુ રાખ્યું. તેણે થર્મામિટરને પાણીની જુદી જુદી ઊંડાઇએ મૂકીને એ નક્કી કરવાનો પ્રયત્ન કર્યો કે ગરમ પ્રવાહ કેટલી ઊંડાઇએ વહે છે. તેણે બધા મળીને લગભગ ૧૫ માપ કાઢ્યાં. અને એમ નક્કી કર્યું કે ગરમ પ્રવાહ ૭૫૦થી માંડી ૧૮૦૦ ફૂટની ઊંડાઇ સુધી વહે છે. સૌથી વધારે ગરમ પાણી ૧૨૦૦ ફૂટે છે. ત્યાં આગળ ગરમી +૦·૭૭° સેન્ટીગ્રેડ હતી. આ ગરમ પ્રવાહ ઉપર વળી ઠંડા પાણીનું

પડ હતું, અને આ પડ ઠેઠ સપાટી સુધીનું હતું. તેની ગરમી –૧૬૩° સેન્ટીગ્રેડ હતી.

અમે આ સમુદ્રના શાંત સપાટ વિસ્તાર ઉપર મુગ્ધ દષ્ટિએ જોઇ રહ્યા. દુનિયાના કયા વૈજ્ઞાનિકને ખબર હતી અરે ! અમારામાંથી પણ કોને કલ્પના હતી કે અહીં પણ નીચે આવો મહાન નદ ગરમ પાણી લાવીને ઠાલવતો હશે ! એકાએક અમે બરફની કોર ઉપર એક નાનીશી માછલી જેવુ કંઇક જોયું. હું નીચો વળ્યો, ને તેને હાથથી પકડવા ગયો. અને લગભગ પાણીમા ગબડી પડ્યો. એટલે અમે ઉતાવળ કરવાને બદલે મહેનતની વહેચણી કરી. મોલોકોવે મારા પગ ઉપર પોતાના શરીરનું વજન મૂક્યું, ને હું પાણીમાં ઠેઠ સુધી ટળીને હાથ પાણીમા નાખીને તે માછલી પાછળ પડ્યો. દસ મિનિટની સતત મહેનત પછી અમને સફળતા મળી. અને અમારો શિકાર હાથમા આવ્યો. તે એક નાનકડો કરચલો હતો. લગભગ ૨ ઇંચ મોટો હશે. વળી બીજો એક શ્રમ અહી તૂટ્યો. ધ્રુવપ્રદેશના પાણીમા પણ જીવસૃષ્ટિ છે. શિર્શોવે તે દિવસે પાણીમા ઊંડી જાળ નાખી તે જાળમા અનેક નાના મોટા જીવડાઓ પકડાયા.

હજુ હવામા સુધારો નહોતો દેખાતો આકાશ ખૂબ છવાયેલું રહેતુ. વચ્ચે વચ્ચે બરફ પણ પડયા કરતો. હવામાન -૩° સેન્ટીગ્રેડ હતું. મેઝુરકે કહ્યુ કે ત્યા પણ એવી જ હાલત છે, અમે તેમની પાસે કે તેઓ અમારી પાસે ઊડીને આવી શકે તેમ ન હતું એટલે અમે અનુકૂળ હવાની રાહ જોતા બેઠા.

જૂનની ૫ મી–૧૨ દિવસ

ગઇ કાલે આકાશ ચોખ્ખું થવા લાગ્યુ, અને અમારા હવાબાજોમા નવો જીવ આવ્યો. માઝુરકે પણ જણાવ્યું કે તેનુ હવાઇ મેદાન તૈયાર છે, અને હવા પણ સુધરી છે. શ્મીડ્ટ, વોડોપીઆ-

નોવ, શેવેલેવ, અને સ્પીરીન તો આખી રાત લગભગ બેતાર ટેલિફોન ઉપર માઝુરૂકના વિમાનીઓને અનેક પ્રકારની ઊડવા સંબંધી સૂચનાઓ આપ્યા કરતા હતા–પવન કઇ બાજુનો છે, અમારી છાવણી બરાબર કઇ જગ્યાએ છે ! વગેરે વગેરે.

બધી જાતની ગણતરી કર્યા પછી માઝુરૂકે જાહેર કર્યું કે પોતાના વિમાનને એમ ને એમ તેમાંથી બાર હલકો કર્યા વગર, પેપેનીન માટેની એક પણ ચીજ ઓછી કર્યા વગર, તેમ જ બીજા કોઇ વિમાનની મદદ વગર લઇને આવી પહોંચશે. ક્ષિતિજમાં પ્રકાશિત રેખા દેખાઇ, આકાશ વધારે ને વધારે સ્વચ્છ થતું જતું હતું. કુદરત પોતે જ અમારી મદદે લાગી હતી. અમારી અને માઝુરૂકની વચ્ચે બરાબર સીધી લીટીમાં વાદળાંઓની એક કેડી જેવું પડી ગયું હતું. સવારના ૫–૩૦ વાગે ત્યાંથી સંદેશ આવ્યોઃ

'બધું તૈયાર. એન્જિનો ગરમ થયાં છે. તરત જ ઊપડીએ છીએ. એ આ હું મારા એરિયલ બીડું છું. હવામાં અમારા તરફ કાન રાખજો.'

અમારી છાવણીમાં અમે બધા ટુકડીઓમાં ગોઠવાઇ ગયા હતા. ત્રણ ત્રણ જણની ટુકડીને દૂરબીનો લઇને જુદી જુદી જગ્યાએ ગોઠવી દેવામાં આવી હતી. અને દરેકને આકાશના અમુક અમુક ભાગની ચોકીનું કામ સોંપી દીધું હતું. અને વિમાન દેખાય કે તરત જ ખબર આપવાના હતા. વિમાની મેદાનમાં રાતા વાવટાઓથી નિશાનીઓ કરવામાં આવી હતી. મોલ્કોવસ્કી અને ઓર્બોવ બરફની સપાટ ઉપર આખા મેદાનની સપાટી બરાબર તપાસી રહ્યા હતા. બધા બેતાર–મથકોએ હવામાં પોતાના કાન માંડ્યા હતા. અર્ધા કલાકમાં માઝુરૂકના વિમાને ખબર આપ્યા કે તેઓ હવામાં ઊડી રહ્યા છે, અને માર્ગે ચડી ગયા છે. યુકોવ તરત જ દિશાશોધક યંત્ર ઉપર બેસી ગયો. અમે બધા આકાશ તરફ મીટ માંડીને ઊભા હતા.

'એ રહ્યા' ટ્રોઇગ્લાએ બૂમ મારી

બાર જેટલા દૂરબીનો તે દિશામાં મંડાઇ ગયાં અને નાનકડું કાળું ટપકું આકાશમાં દેખાયું. ટપકામાંથી તણખલું થઇ ગયું, અને તણખલામાંથી નાનકડા વિમાનનો આકાર દેખાવા લાગ્યો. વેડોપિયાનોવે એ ગી ધુમાડાની મશાલ સળગાવી. આકાશમાં ધુમાડાનો મોટો પ્રવાહ વહેવા લાગ્યો. વિમાન અમારી છાવણીથી જરાક જમણા હાથ ઉપર ઊડતું હતું, તે આ ધુમાડાને જોઇને બરાબર અમારા તરફ વળ્યું.

'શાબાશ દગડુ! બધા ય ભેગા થઇ જશું' વેડોપિયાનોવ હરખના આવેશમાં બોલી ઊઠયો.

આખી છાવણીમાં પ્રવૃત્તિનું ચેતન આનંદિત ચહેરા, ખડખડાટ હાસ્યના ફુવારા, મશ્કરીના મોજાની છોળો ઊડતી હતી. વિમાન પાસે ને પાસે આવવા લાગ્યું અને તેના એન્જિનનું સંગીત પણ સાંભળવા લાગ્યા. માઝુરૂકે અમારી છાવણીની માથે પોતાના વિમાનને લાવીને એક બે ચક્કર ખવરાવીને બહુ જ કુશળતાથી નીચે ઉતાર્યું. અમે બધા ય વિમાન પાસે દોડી ગયા. સામસામા આલિંગનો, અને અભિનંદનોની ઝડી વરસી. આનંદનો પહેલો ઊભરો શમ્યો, એટલે અમે વિમાનના બધા સાથીઓને જોયા. બધા ય ખૂબ લહેરમાં અને ખુશમિજાજ હતા. વિમાન પણ એવું જ.

માઝુરૂકે પોતાની આપવીતી કહી તે આ રહી.

'રૂડોલ્ફને ટાપુથી ઊપડ્યા પછી બરાબર [illegible] અમારા સુકાનીઓએ અમને કહ્યું કે ધ્રુવબિંદુ આવી પહોંચ્યું. વધારે ખાતરી કરવા માટે મેં એને એ રસ્તે દસ મિનિટ વિમાનને આગળ ઉડાડ્યું. કદાચ ગણતરીમાં થોડીક ભૂલ હોય અને ધ્રુવબિંદુથી આગળ ઊતરી જઇએ,

તેના કરતાં તેને તરીને આગળ જઇશો તો વાવો નહિ. આ પછી છાવણીની દિશા ધ્યાનમા રાખીને વિમાનને જરાક ડાબી બાજુ લીધુ; અને છાવણીની તપાસ કરી; પણ તેનો પત્તો ન લાગ્યો. એટલે મેં મારી જગ્યા પસંદ કરીને વિમાનને નીચે ઉતાર્યું. અમારો આખો કાફલો વિમાનમાથી બહાર આવ્યો. અમે એકકતાર થઇ ગયા, અને અમારા ટોપા નીચે ઉતારીને 'આતરરાષ્ટ્રીય' ગીત ગાયું. એકબીજાને અમે ભેટયા, અને લાલઝંડો આ મેદાનમા અમે રોપ્યો. આકકુરારોવ અમારા ઉતરાણની ભૌગોલિક હાલત તપાસવા લાગ્યો. આ મેદાન લગભગ ૧૦૦૦ વાર લાબું અને ૭૦૦ વાર પહોળુ હતું. મેદાનની ફરતી બરફના મોટા ખડકોની વાડ જેવું બધાઇ ગયુ હતુ. અંદર ખૂબ ખાડાખડીયા હતા. બરફના ઢેફા ય ઠગના ગમે તેમ પડ્યા હતા. એટલે વિમાનને ફરી ઉપાડવામાં ખૂબ જ મુશ્કેલી હતી. એ મેદાનના ટેકરાઓ સપાટ કર્યા વગર અમારું ચાલે તેમ નહોતું. અમે બધા મળીને આખા ૬ જણ હતા. અમે વિમાન માથી સાધનો બહાર કાઢયા. પડાવ નાખ્યો. આ મેદાનને સપાટ કરવાનું કામ ઉપાડયુ. અધુરામા પુરુ અમારું બેતાર-યંત્ર પણ બરાબર કામ કરતુ ન હતું, તેમ અમારામા કોઇ બેતારયંત્રનિષ્ણાત પણ નહોતો. અને એટલે જ અમે તમારી સાથે સંદેશ-વ્યવહાર બાંધવામા આટલીવાર લગાડી એમા વળી અમારા એન્જિનનો પટો તૂટી ગયો અમે વિમાનની છત્રીના લુગડામાથી અને બરફગાડીના પડામાથી એક નવો પટો બનાવવાની મથામણ કરી, અમે ફીચડમા પહેરવાના જોડાના ઉપરના ચામડા પણ કાઢીને ઉપયોગમા લીધા, પણ કોઇ વાતે પટો કામ આપે નહિ આખો દિવસ આમ અમે મથામણ કરતા, આરામના વખતમા ડાગ્મોરોવ અમને એકાદ બે ગીતો કે નાટકના પાઠો સંભળાવતો અને અમારું મન રંજન કરતો

તમારી છાવણી શોધતા અમને જરા ય વાર ન લાગી ૬૦

માઇલની જગ્યામાં અમારે ૭૦° નો રેખાંશ ઓળંગવાનો હતો. વિમાનને ઉચકવામાં થોડીક મહેનત પડી. પણ બધું સારવાર પાર ઊતરી ગયું. ઊંચેથી આ છાવણી કોઇ મોટી વસાહત જેવી લાગે છે.'

પોતાની વાત પૂરી કરી, અને અમે પૂછેલા સવાલના જવાબ આપીને મોઝુરૂક તરત જ સૂવા માટે ઊપડી ગયો. તેના માથાઓ અને પેપેનીનની ટુકડી વિમાનમાંથી સામાન ઉતારવા લાગી ગઇ. પહેલી જ વસ્તુ જલ-માપક યંત્ર બહાર આવી. અને શિર્શોવે તેનો કબ્જો લઇ લીધો. એટલું જ નહિ, પણ તેને જોડવા મંડી પડ્યો. તેને આ સમુદ્રની ઊંડાઇ જેમ બને તેમ જલદી માપી લેવી હતી.

આ છાવણીમાં શિયાળો ગાળવા માટે આવેલો પમો સભ્ય આ મોઝુરૂકના વિમાનમાં જ હતો. તે નીચે ઊતરીને પોતાની પૂંછડી અદ્ધર હવામાં ચડાવીને મેદાનમાં ચારે ય બાજુ ઘૂમી રહ્યો હતો. તે અમારી સાથે આવેલ કૂતરો 'લહેરી' હતો. લહેરીએ આ જગ્યા મનગમતી છે, અને ચાલશે, એમ પોતાનો અભિપ્રાય પૂંછડી ઊંચી કરી વ્યક્ત કર્યો.

આજે રિસ્ટલેન્કે પહેલાં જોયેલ પેલા પક્ષીને આખરે પકડ્યું. તે અમારા ખાલી પડેલા ડબ્બામાં કંઇક મળે તો તે માટે તપાસ કરતું હતું. ત્યાં આ ભાઇ પહોંચી ગયા. અને જાળ નાખીને તેને પકડ્યું. તે પોતાના શિકારને લઇને ખુશમિજાજમાં અમારા તંબૂમાં આવ્યો. ત્યાં તો બહારથી પેપેનીનનો ક્રોધભર્યો અવાજ આવ્યો:

'બીજાના પક્ષી એમ ચોરી જવાની કોની તાકાત છે?'

'ત્યારે ધ્રુવમાં ચારેકોર આમ એઠવાડ નાખીને ખાવાનું કેમ વેરી નાખો છો?' રિસ્ટલેન્કે તેને જરાક વધારે ચીડવ્યો, અને પેલું પક્ષી તેને સોંપી દીધું. પેપેનીને તેની સામે મુક્કી ઉગામી અને પક્ષી લઇને પોતાના ઘરમાં ચાલ્યો ગયો. પક્ષીને ત્યાં રહેવાની ગોઠવણ કરી આપી. અને ધ્રુવપ્રદેશની આખી વસ્તી આ

ધ્રુવ પર પ્રાણીસૃષ્ટિની હયાતી માશ્રિત કરતા આ પક્ષીને જોવા ટોળે મળી.

આજે શ્મીડે બધા વિમાનના મુખ્ય વિમાનીઓને પોતાના તંબૂમાં બોલાવ્યા હતા. પાછા ફરવાની યોજનાઓનો ત્યાં વિચાર કરવાનો હતો. બે ઉપાયો સૂચવવામાં આવ્યા હતા. એક તો એ કે એક વિમાનને અહીં જ છોડી દેવું, અને બાકીના બધાને રૂડોલ્ફ-લેન્ડ લઇ જવાં અને બીજો ઉપાય એ કે બધાં ય વિમાનોએ ઊપડવું તો સાથે જ પણ બે વિમાનોને વચ્ચે ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર ઉતારી મૂકેલાં વિમાનોને માટે રૂડોલ્ફલેન્ડથી પેટ્રોલ લાવીને તેમાં ભરીને પછી રૂડોલ્ફલેન્ડ પાછાં લઇ જવાં. પ્રવાસના નેતાએ બધા વિમાનીઓનો આ બાબતમાં અભિપ્રાય માગ્યો.

એલેક્ષીવ—ધ્રુવ તરફની સફર વખતે મેં નીચેના બરફની પરિસ્થિતિને ખાસ ચીવટથી જોઇ હતી. ૮૪° અક્ષાંશથી આગળ એક બરફવાળો પ્રદેશ વિમાન ઉતારવા માટે ખૂબ અનુકૂળ છે. એટલે મોટા વિમાનને ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર ઊતરવાની પૂરી શક્યતા છે. એટલે એક વિમાનને અહીં ધ્રુવ ઉપર મૂકી જવાની વાતની સામે મારો વાંધો છે.

મોલોકોવ—હું પણ એ જ મતનો છું. એક સારી હાલતમાં હોય એવા વિમાનને અહીં શું કામ મૂકી જવું ? લોકો આપણી આ વાત કેમ સાંખી લે ? અને એવો કોઇ વિમાની હોય કે જે પોતાના વિમાનને મૂકી દઇને એક ઉતારુની જેમ પાછો બીજાના વિમાનમાં બેસીને જાય ?

વેડોપીઆનોવ—૮૫° અક્ષાંશ ઉપર વિમાનને ઉતારવું, એમાં મારી રીતે જોખમ રહેલું છે. આકાશમાં સૂર્ય હોય ત્યારે વિમા-નને ઉતારવું એ એક વાત છે. ઝાંખા પ્રકાશમાં નીચેની જમીન

ખાડાખડીઆવાળી હોય છતાં સપાટ દેખાય છે. એટલે વિમાનને ઊતારતી વખતે ભાંગી પડવાનો પૂરો સંભવ. મારી એવી સૂચના છે, કે આપણે ક્રોઇડનથી એક નાના વિમાનને ૮૫°માં અક્ષાંશ ઉપર મોકલવું. તેને ત્યાં ઊતરવામાં મુશ્કેલી નહિ પડે. તે વિમાન ત્યાં રહ્યું રહ્યું આપણને ત્યાંના હવામાનના, તાજેતાજા સમાચાર મોકલતું રહેશે.

આમુન્ડસેનઃ—હા મને લાગે છે કે આ સાચો ઉપાય છે.

સ્મીડ્ટ—આપણે આપણા પ્રવાસને જેવી સફળતાથી આરંભ્યો, તેટલી જ સફળતાથી પાર પાડવો જોઇએ. આપણે એક વિમાનને અહીં મૂકી જઇએ, તેથી કોઇ આપણને દોષ દેવાનું નથી. બધા એમ તો ખાતરીથી માનશે કે આ નિર્ણય કંઇ કારણ વગર નહિ કર્યો હોય. પણ તેમ છતા, એક વિમાનને અહીં મૂકી જવાનો અર્થ એ થશે કે ધ્રુવપ્રદેશે આપણને એટલી હાર ખવરાવી. આપણે તો એમ સિદ્ધ કરી બતાવવું છે કે સોવિયેટ વીરો આ પ્રદેશ ઉપર સંપૂર્ણ સત્તા ધરાવે છે. અને તેમણે આ પ્રદેશ ઉપર પોતાનો એક પણ સાધનનો ભોગ આપ્યા વગર આ વિજય મેળવ્યો છે; પણ આ પ્રદેશમાં કઇ જગ્યાએ જોખમ નથી ? શું ઠેઠ ધ્રુવબિંદુ સુધી વિમાનને લઇ જવામાં, અને ત્યાંથી આ તોફાનમાં બૅરન્ટ્સ સમુદ્ર ઉપર પાછું લઇ જવામાં ઓછું જોખમ છે ? વળી આપણે એ પણ ધ્યાનમાં રાખવું જોઇએ કે એક વિમાનને તૈયાર કરવામાં સરકારને લખલૂટ પૈસો ખરચવો પડે છે. આપણે તેને આમ વેડફી દઇ ન શકીએ.

એપેક્ષીવ.—હું ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર મારા વિમાનને ઉતારવા માટે મંજૂરી માગું છું. તમને સાથે સાથે ખાતરી આપું છું કે વિમાન કે તેના માણસને હાની, આંચ નહિ આવવા દઉં.

સ્મીડ્ટ—મારે એ કબૂલ છે. બીજું વિમાન મોકુફ રહેશે.

ખાડાખડીઆવાળી હોય છતાં સપાટ દેખાય છે. એટલે વિમાનને ઊતારતી વખતે ભાંગી પડવાનો પૂરો સંભવ. મારી એવી સૂચના છે, કે આપણે કૂડોલ્ફફ્લેન્ડથી એક નાના વિમાનને ૮૫°માં અક્ષાંશ ઉપર મોકલવું. તેને ત્યાં ઊતરવામાં મુસ્કેલી નહિ પડે. તે વિમાન ત્યાં રહ્યું રહ્યું આપણને ત્યાંના હવામાનના તાજેતાજા સમાચાર મોકલતું રહેશે.

આત્તુસ્કીનઃ–હા મને લાગે છે કે આ સારો ઉપાય છે.

શ્મીડ્ટઃ–આપણે આપણા પ્રવાસને જેવી સફળતાથી આરંભ્યો, તેટલી જ સફળતાથી પાર પાડવો જોઇએ. આપણે એક વિમાનને અહીં મૂકી જઇએ, તેથી કોઇ આપણને દોષ દેવાનું નથી. બધા એમ તો ખાતરીથી માનશે કે આ નિર્ણય કંઇ કારણ વગર નહિ કર્યો હોય. પણ તેમ છતાં, એક વિમાનને અહીં મૂકી જવાનો અર્થ એ થશે કે ધ્રુવપ્રદેશે આપણને એટલી હાર ખવરાવી. આપણે તો એમ સિદ્ધ કરી બતાવવું છે કે સોવિયેટ વીરો આ પ્રદેશ ઉપર સંપૂર્ણ સત્તા ધરાવે છે. અને તેમણે આ પ્રદેશ ઉપર પોતાનાં એક પણ સાધનનો ભોગ આપ્યા વગર આ વિજય મેળવ્યો છે; પણ આ પ્રદેશમાં કઇ જગ્યાએ જોખમ નથી? શું ઠેઠ ધ્રુવબિંદુ સુધી વિમાનને લઇ જવામાં, અને ત્યાંથી આ તોફાનમાં બૅરન્ટસ સમુદ્ર ઉપર પાછું લઇ જવામાં ઓછું જોખમ છે? વળી આપણે એ પણ ધ્યાનમાં રાખવું જોઇએ કે એક વિમાનને તૈયાર કરવામાં સરકારને લાખવુટ પૈસો ખરચવો પડે છે. આપણે તેને આમ વેડફી દઇ ન શકીએ.

એલેક્ષીવ–હું ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર મારા વિમાનને ઉતારવા માટે મંજૂરી માગું છું. તમને સાથે સાથે ખાતરી આપું છું કે વિમાન કે તેના માણસને જરા પણ આંચ નહિ આવવા દઉં.

શ્મીડ્ટ–મારે એ કબૂલ છે. બીજું વિમાન માટુકનું રહેશે.

અમારા ઊપડવાના નિર્ણયની ખબર જ નહોતી. એકાએક એન્જ-નના ધરધરાટથી તે જાગી ઊઠયો. મોટો ડંગાડીનો ડગલો પહેરીને તે બહાર ધસી આવ્યો, ને દોડતો સ્મીદ્ટ પાસે ગયો.

'આ શું ? હજુ તો આપણે દરિયાની ઊંડાઇ માપવાનું બાકી છે. આજે આપણે દોરી અંદર ઉતારવાનું નક્કી કર્યું હતું.'

'કાંઇ વાંધો નહિ' સ્મીડટે કહ્યું. 'તું તારી મેળે એ માપ તો કાઢી શકશે. તું અમને તેનું પરિણામ જણાવજે, એટલે અમે જાતે માપ કાઢવા જેટલો આનંદ અનુભવીશું. અત્યારે હવામાન એટલું અનુકૂળ છે કે આ તક ન જવા દેવાય.'

પેપેનીન વારાફરતી એક એક વિમાનની મુલાકાત લઇ આવ્યો. એક્દમ સીડી ઉપર ચડીને વિમાનની અંદરના એકના ભાગમા, નીચે કાળજીથી નજર ફેરવી ગયો. તેમાં અમે અમારા રસોડાં બનાવ્યાં હતાં, અને રસોડાની બાબતમાં પેપેનીનને ખાસ રસ હતો. કંઇ પણ પૂછ્યાગાછ્યા વગર તેણે તેમાંથી એક પછી એક વસ્તુઓ બહાર કાઢવા માંડી. ચાની કીટલીઓ, તપેલીઓ, થાળીઓ, છરી કાંટાઓ, ડબ્બામાં ભરેલું ખાદ્યું, ઓજારો, લાકડીઓ, બરફની સપાટો. વગેરે દરેક વસ્તુ એક પછી એક વિમાનમાંથી નીચે પડવા લાગી. ટૂંકામાં વિમાન જેના વગર ઊપડી જ ન શકે, એ સિવાય બીજું બધું ય તેણે નીચે ઉતારી લીધું. અમે રાજીખુશીથી આ બધી વસ્તુઓ જતી કરી, કારણકે અમે જાણતા હતા કે અમે પાછા અમારી ભૂમિ પર જઇએ છીએ, જ્યારે આ ચાર જણને તો લાંબા કાળ સુધી એકલાં અહીં જ રહેવાનું છે.

અલબત્ત બધા વિમાનીઓ સમજતા હતા કે ધ્રુવથી પાછા રૂડોલ્ફલેન્ડ જવાનો માર્ગ કંઇ સહેલો નહોતો, અને કોઇ પણ વિમાનને જો એન્જિન બગડયું તો પરાણે કોઇપણ જગ્યાએ બર-ફમા ઊતર્યા સિવાય છૂટકો નહોતો. તોપણ અમે અમારા આમા-

આવી પહોચી અમે ત્યા બહુ વખત રહ્યા ન હતા, પણ અમને એમ જ લાગતું હતું કે અમે અહી જમાનાઓથી રહીએ છીએ. અમને અહીંનું છાવણીનુ જીવન સાવ સ્વાભાવિક થઇ ગયું હતું. તંબૂમા તો અમને ખૂબ ગમતુ હતું, તે તંબૂઓ અમને અમારા ઘર જેવા હુફાળા લાગતા હતા. ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર અમે ખરેખર ખૂબ લહેરથી રહેતા હતા. અમે બધાય આખા દિવસની ધોધમાર પ્રવૃત્તિઓ તથા અથાગ શ્રમથી ખૂબ ટેવાઇ ગયા હતા. પેપેનીનની ટુકડીની સતત તપશ્ચર્યા જેવી પ્રવૃત્તિ જોઇને અમે અમારાથી બનતી દરેક પ્રકારની મદદ માટે તેમની પાસે પહોચી જતા. અને એટલે જ વિદાયની ઘડી અમને કોઇ અકસ્માત પડેલા આઘાત જેવી વસમી થઇ પડી અમારા આ દિલોજાન સાથીઓને અહી મૂકીને અમે જોતજોતામા બીજી જ દુનિયામા ઉપડી જઇશું, ગે શકય છે. વોડોપિયાનોવનું વિમાન જે વખતે આકાશમા [illegible]શે, ત્યારે વિમાનમાની તેમની બેઠકો ખાલી હશે ?

પેપેનીનની ટુકડીના મુખ ઉપર પણ આ વિદાય–વેળાના [illegible]ાવો છૂપા રહી શકે તેમ નહોતુ. પણ તેઓ તેને છુપાવવાનો [illegible]ત્ન પણ ઓછો નહોતા કરતા

'હાશ ! હવે તમે ટળશો, એટલે અમે સ્વતંત્રપણે મન [illegible]ે તેમ કરશું નિરાતે રહીશુ, અને અમારું કામ શરૂ કરીશું.' [illegible]વી જાતનુ તેઓ મોઢેથી બોલતા હતા ખરા કેંકલ કહેતો [illegible]મે જાઓ તો આ બેતાર-યંત્ર જરાક નવરું પડે. તમે તો [illegible]ખુ આકાશ ભરાય તેટલા સંદેશા ને કાગળો મોકલ્યા કરો છો' [illegible] આ ચાર જણ આ ધ્રુવપ્રદેશના મધ્યભાગમા એકલા રહેવાના [illegible] તેમનુ ધૈર્ય અને અજબ હતું. પણ તેમને તેમના સાથી [illegible]થી છૂટા પડવાનું દુ:ખ હતું. તેમના હૈયા ભારે થયા હતા.

[illegible]ફીર શિર્શોવ પોતાના તંબુમા નિરાતે ઊંઘતો હતો. તેને

તેની પાસે બીજા કરતા ઓછું પેટ્રોલ છે.

માઝુરુક–કબૂલ છે।

શ્મીડ્ટ:–હવે છેલ્લી દરખાસ્ત એ છે કે આપણે બધા સૂઇ જઇએ.

સભા બરખાસ્ત થઇ કેવળ મોલોકોવ અને શ્મીડ્ટ તબૂમાં રહ્યા. મોલોકોવની રીતભાતમાં કંઇ વિચિત્ર ગભરામણ દેખાતી હતી, અને કંઇક કંગધડા વગરની વાતો તે કરવા લાગ્યો. શ્મીડ્ટે એ બધાનું મૂળ જાણવા તેની સામે જોયું.

' ઓટો યુલિવિચ, (શ્મીડ્ટનું નામ)' આખરે મોલોકોવે બોલ્યો ' આ માઝુરુકના વિમાનના ખલાસીઓ થાકેલા છે. તેને બદલે મને ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર ઊતરવા દો. ' ના. ના ' શ્મીડ્ટે ગળગળા થઇને કહ્યુ ' ના, તું નહિ. તારી તો રૂડૉલ્ફલેન્ડ ઉપર ખૂબ જરૂર છે. મને એમ લાગે છે કે માઝુરુકના વિમાનને પેટ્રોલ પહોંચાડવાનું કામ તારે જ કરવું પડશે.'

ધ્રુવને સલામ!

જૂનની પાંચમી તારીખની રાતથી છઠ્ઠી તારીખ સુધીમાં ધ્રુવથી રૂડૉલ્ફલેન્ડ સુધીના હવામાનના વાતાવરણમાં સુધારો થવા લાગ્યો. રૂડૉલ્ફલેન્ડથી અમારા ત્યાં રેકાર્ડ ચયેલા એક સાથી ઝેંકેસ્કીએ એમ ખબર આપ્યા કે હજુ હવામાનમાં સુધારો થવા સંભવ છે. રૂડૉલ્ફલેન્ડ પરથી કૈંઝને પોતાના નાનકડા વિમાન સાથે હવામાનની તપાસ માટે ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર મોકલ્યો. અને તેને એમ સૂચના આપવામાં આવી હતી કે તેણે ત્યાં નીચે ઊતરીને હવામાનનો અહેવાલ નિયમિત રીતે મોકલ્યા કરવો.

' એન્જિનોને ગરમ કરો ' વોડોપિયાનોવનો હુકમ ગાજી ઊઠ્યો.

ધ્રુવબિંદુ ઉપરના અભાવ્યા વગ્ગાની છેલ્લી પડાવા આખરે

ખાડાખડીઆવાળી હોય છતાં સપાટ દેખાય છે. એટલે વિમાનને ઉતારતી વખતે ભાંગી પડવાનો પૂરો સંભવ. મારી એવી સૂચના છે, કે આપણે ફ્રોડફ્રેન્ડથી એક નાના વિમાનને ૮૫°માં અક્ષાંશ ઉપર મોકલવું. તેને ત્યાં ઊતરવામાં મુશ્કેલી નહિ પડે તે વિમાન ત્યાં રહ્યું રહ્યું આપણને ત્યાંના હવામાનના, તાજેતાજા સમાચાર મોકલતું રહેશે.

બાબુશ્કીન—હા મને લાગે છે કે આ સારો ઉપાય છે.

શ્મીડટ—આપણે આપણા પ્રવાસને જેવી સફળતાથી આરંભ્યો, તેટલી જ સફળતાથી પાર પાડવો જોઈએ. આપણે એક વિમાનને અહીં મૂકી જઈએ, તેથી કોઈ આપણને દોષ દેવાનું નથી. બધા એમ તો ખાતરીથી માનશે કે આ નિર્ણય કંઈ કારણ વગર નહિ કર્યો હોય. પણ તેમ છતાં, એક વિમાનને અહીં મૂકી જવાનો અર્થ એ થશે કે ધ્રુવપ્રદેશે આપણને એટલી હાર ખવરાવી. આપણે તો એમ સિદ્ધ કરી બતાવવું છે કે સોવિયેટ વીરો આ પ્રદેશ ઉપર સંપૂર્ણ સત્તા ધરાવે છે. અને તેમણે આ પ્રદેશ ઉપર પોતાનાં એક પણ સાધનનો ભોગ આપ્યા વગર આ વિજય મેળવ્યો છે; પણ આ પ્રદેશમાં કંઈ જોખમ નથી ? છેક ધ્રુવબિંદુ સુધી વિમાનને લઈ જવામાં, અને ત્યાંથી આ તોફાનમાં બેરન્ટસ સમુદ્ર ઉપર પાછું લઈ જવામાં ઓછું જોખમ છે ? વળી આપણે એ પણ ધ્યાનમાં રાખવું જોઈએ કે એક વિમાનને તૈયાર કરવામાં સરકારને લખલૂટ પૈસો ખરચવો પડે છે. આપણે તેને આમ વેડફી દઈ ન શકીએ.

એલેક્ષીવ—હું ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર મારા વિમાનને ઉતારવા માટે મંજૂરી માગું છું. તમને સાથે સાથે ખાતરી આપું છું કે વિમાન કે તેના માણસને કોઈ, આંચ નહિ આવવા દઉં.

શ્મીડટ—સારું, એ કબૂલ છે. ચોથું વિમાન સાબૂત રહેશે.

અમારા ઊપડવાના નિર્ણયની ખબર જ નહોતી. એકાએક એન્જ-નના ઘરઘરાટથી તે જાગી ઊઠયો. મોટા રૂંવાટીનો ડગલો પહેરીને તે બહાર ધસી આવ્યો, ને દોડતો સ્મીદ્દ પાસે ગયો.

'આ શું ? હજુ તો આપણે દરિયાની ઊંડાઇ માપવાનું બાકી છે. આજે આપણે દોરી અંદર ઉતારવાનું નક્કી કર્યું હતું.'

'કાંઇ વાંધો નહિ' સ્મીદ્દે કહ્યું. 'તું તારી મેળે એ માપ તો કાઢી શકશે. તું અમને તેનું પરિણામ જણાવજે, એટલે અમે જાતે માપ કાઢવા જેટલો આનંદ અનુભવીશું. અત્યારે હવામાન એટલું અનુકૂળ છે કે આ તક ન જવા દેવાય.'

પેપેનીન વારાફરતી એક એક વિમાનની મુલાકાત લઇ આવ્યો. એકદમ સીડી ઉપર ચઢીને વિમાનની અંદરના બેઠકના ભાગમાં, નીચે કાળજીથી નજર ફેરવી ગયો. તેમાં અમે અમારાં રસોડાં બનાવ્યાં હતાં, અને રસોડાની બાબતમાં પેપેનીનને ખાસ રસ હતો. કંઇ પણ પૂછયાગાછયા વગર તેણે તેમાંથી એક પછી એક વસ્તુઓ બહાર કાઢવા માંડી. ચાની કીટલીઓ, તપેલીઓ, થાળીઓ, છરી કાંટાઓ, ડબ્બામાં ભરેલું ભાતું, ઓજારો, લાકડીઓ, બરફની સપાટો. વગેરે દરેક વસ્તુ એક પછી એક વિમાનમાંથી નીચે પડવા લાગી. ટૂંકામાં વિમાન જેના વગર ઊપડી જ ન શકે, એ સિવાય બીજું બધું ય તેણે નીચે ઉતારી લીધું. અમે રાજીખુશીથી આ બધી વસ્તુઓ જતી કરી, કારણકે અમે જાણતા હતા કે અમે પાછા અમારી ભૂમિ પર જઇએ છીએ, જ્યારે આ ચાર જણને તો લાંબા કાળ સુધી એકલાં અહીં જ રહેવાનું છે.

અલબત્ત બધા વિમાનીઓ સમજતા હતા કે ધ્રુવથી પાછા રૂડોલ્ફલેન્ડ જવાનો માર્ગ કંઇ સહેલો નહોતો, અને કોઇ પણ વિમાનને જો એન્જિન બગડયું તો પરાણે કોઇપણ જગ્યાએ બર-ફમાં ઊતર્યા સિવાય છૂટકો નહોતો. તોપણ અમે અમારા સામા-

આવી પહોંચી અમે ત્યાં બહુ વખત રહ્યા ન હતા, પણ અમને એમ જ લાગતું હતું કે અમે અહીં જમાનાઓથી રહીએ છીએ. અમને અહીંનું છાવણીનું જીવન સાવ સ્વાભાવિક થઇ ગયું હતું. તબૂમાં તો અમને ખૂબ ગમતું હતું. તે તંબૂઓ અમને અમારા ઘર જેવા હુંફાળા લાગતા હતા. ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર અમે ખરેખર ખૂબ લહેરથી રહેતા હતા. અમે બધાય આખા દિવસના ધોધમાર પ્રવૃત્તિઓ તથા અથાગ શ્રમથી ખૂબ ટેવાઇ ગયા હતા. પેપેનીનની ટુકડીની સતત તપશ્ચર્યા જેવી પ્રવૃત્તિ જોઇને અમે અમારાથી બનતી દરેક પ્રકારની મદદ માટે તેમની પાસે પહોંચી જતા. અને એટલે જ વિદાયની ઘડી અમને કોઇ અકસ્માત પડેલા આઘાત જેવી વસમી થઇ પડી અમારા આ દિનોજન સાથીઓને અહીં મૂકીને અમે જોતજોતામાં બીજી જ દુનિયામાં ઉપડી જશું, એ શક્ય છે. વોડોપિયાનોવનું વિમાન જે વખતે આકાશમાં હશે, ત્યારે વિમાનમાની તેમની બેઠકો ખાલી હશે?

પેપેનીનની ટુકડીના મુખ ઉપર પણ આ વિદાય-વેદનાના ભાવો છૂપા રહી શકે તેમ નહોતું. પણ તેઓ તેને છુપાવવાનો પ્રયત્ન પણ ઓછો નહોતા કરતા

'હાશ! હવે તમે ટળશો, એટલે અમે સ્વતંત્રપણે મન ફાવે તેમ કરશું નિરાંતે રહીશું, અને અમારું કામ શરૂ કરીશું.' આવી જાતનું તેઓ મોઢેથી બોલતા હતા ખરા ક્રેકલ કહેતો 'તમે જાઓ તો આ બેતાર-યંત્ર જરાક નવરું પડે તમે તો આખું આકાશ ભરાય તેટલા સંદેશા ને કાગળો મોકલ્યા કરો છો.' કેવળ આ ચાર જણ આ ધ્રુવપ્રદેશના મધ્યભાગમાં એકલા રહેવાના હતા તેમનું ધૈર્ય બધે અજબ હતું પણ તેમને તેમના સાથી ઓથી છૂટા પડવાનું દુ:ખ હતું. તેમના હૈયા ભારે થયા હતા

પીઅર શિર્શોવ પોતાના તંબુમાં નિરાંતે ઊંઘતો હતો. તેને

અમારા ઊપડવાના નિર્ણયની ખબર જ નહોતી. એકાએક એન્જિ-
નના ઘરઘરાટથી તે જાગી ઊઠયો. મોટો રૂંવાટીનો ડગલો પહેરીને
તે બહાર ધસી આવ્યો, ને દોડતો શ્મીડટ પાસે ગયો.

'આ શું ? હજુ તો આપણે દરિયાની ઊંડાઇ માપવાનું
બાકી છે. આજે આપણે દોરી અંદર ઉતારવાનું નક્કી કર્યું હતું.'

'કાંઇ વાંધો નહિ' શ્મીડટે કહ્યું. 'તું તારી મેળે એ મા
તો કાઢી શકશે. તું અમને તેનું પરિણામ જણાવજે, એટલે અમે
જાતે માપ કાઢવા જેટલો આનંદ અનુભવીશું. અત્યારે [illegible]

મનો બધો ય ઉપયોગી જથ્થો નિઃસ્વાર્થપણે અને નિઃસંકોચપણે તેમને સોંપી દીધો. અમારે માટે આવી મુશ્કેલીઓ એ માત્ર શકયતા જ હતી, જ્યારે એમને માટે મુશ્કેલીઓ એ સત્ય હકીકત હતી. એટલી જ ઉદારતાથી દરેક વિમાનીએ પોતાના વિમાનની પેટ્રોલની ટાંકીઓમાંથી આ છાવણીની પેટ્રોલની ટાંકીમાં લગભગ ૬૫૦ ગેલન જેટલું પેટ્રોલ રેડી આપ્યું. આ પેટ્રોલ નહોતું પણ વિમાનના દેહનું લોહી હતું.

આખરે બધી તૈયારીઓ પૂરી થઈ ગઈ. ધ્રુવની સૂર્યથી પ્રકાશિત રાત્રિને સમયે, જ્યારે ઉત્તરનો પવન ફૂંકાઇ રહ્યો હતો ત્યારે આ ધ્રુવનિવાસીઓ આ ઉત્તરધ્રુવ છાવણીની રીતસરની ઉદ્‌ઘાટનક્રિયા કરવા એકઠા થયા. અમે બધા મળીને ૩૫ જણ હતા. ઓટો યુલિવિચ શ્મીડટે એક બરફગાડીની વ્યાસપીઠ ઉપર ઊભા રહીને એક નાનકડું પણ આવેશપૂર્ણ અને હૃદયસ્પર્શી પ્રવચન કર્યું. તેના શબ્દો આ હિમજગતના વિશાળ પટ ઉપર પથરાઇને શમી જતા હતા. પણ એક બાજુ પડેલાં વિમાનો આ શબ્દોનો ધીમો ધીમો પડઘો પાડી રહ્યાં હતાં.

'હું આ સભા ખુલ્લી મુકાયેલી જાહેર કરું છું. આ સભા ઉત્તરધ્રુવ ઉપર બરફના વહેતા મેદાન ઉપર વૈજ્ઞાનિક થાણાની સ્થાપનાનું કામ પૂરું થયું, તે પ્રસંગ ઊજવવા માટે મળી છે.' શ્મીડટે આ પ્રવાસના નાયક તરીકેનું પોતાનું પ્રવચન શરૂ કર્યું. 'આપણા દેશ તરફથી આપણને આ મુશ્કેલ કાર્ય સોંપવામાં આવ્યું હતું, તે કરતાં કરતાં જે જે અનુભવોમાંથી આપણે પસાર થયા છીએ, તે અનુભવો આપણે માટે ભારે કીમતી નીવડ્યા છે. બિરાદર સ્ટેલીને સોંપેલું કામ પૂરું કર્યાનો ઉત્સાહ આપણાં દિલમાં છે. આપણે આપણા રાષ્ટ્રની કીર્તિ વધારી છે. અમે સોવિયેટ સંઘના નાગરિકો બહાર દુનિયામાં હતા તેથી પણ ઘણાં વધારે

છે. જો સામ્યવાદી મંડળે આપણામાં આદર્શ પ્રત્યેની ભક્તિ, તે સિદ્ધ કરવાની ધગશ અને શ્રદ્ધા ન રેડયાં હોત તો આપણે આ કામ પાર ન પાડી શક્યા હોત. આપણાં કારખાનાંઓ આવી ઉત્તમ કારીગીરી ન દાખવી શક્યાં હોત, તો આપણો વિજય શક્ય નહોતો. એ ઉપરાંત આપણામાં સહકાર-વૃત્તિ, શરીર અને બુદ્ધિશ્રમનો ઉત્તમ મેળ પણ આપણા વિજયના બળો હતાં. આપણા વિમાનીઓ, સુકાનીઓ, યાંત્રિકો-આખા પ્રવાસ-મંડળના તમામ સાથીઓ ઉચ્ચ બુદ્ધિશક્તિવાળા અને ભગીરથ શરીર-શ્રમ કરી શકે તેવા છે. આજે આપણે આ ઉત્તરધ્રુવ પાસેથી વિદાય લઈએ છીએ. એ વિદાય વસમી છે. કારણ કે આ ઉત્તર-ધ્રુવે આપણું ખૂબ જ હેતાળ અને મિત્રતાભર્યું સ્વાગત કર્યું છે. જાણે કે યુગોથી તે આપણી સોવિયેટની જ રાહ જોઈ રહ્યો હતો. પાછા આપણે તો દૂર ઊડી જવાના. આપણામાંના ચાર શ્રેષ્ઠ વીરો પાછળ અહીં રોકાવાના છે. આપણને તેમની શક્તિમાં પૂરો વિશ્વાસ છે. તેઓ આપણે સોંપેલો વાવટો ફરકતો જ રાખવાના છે. આપણને સંપૂર્ણ ખાતરી છે કે દુનિયાના વિજ્ઞાનના ઇતિહાસમાં તેમનું કાર્ય કદી ભૂલાશે નહિ. સામ્યવાદના વિજયોનું નવું પ્રકરણ આપણા દેશના ઇતિહાસમાં સુવર્ણ અક્ષરે લખાશે દેશે સોંપેલ કાર્યને પાર પાડવા અહીં રોકાતા આપણા ચારેય બિરાદરોને હું અભિનંદન આપું છું.

પેપેનીને સ્મીડટના પ્રવચનનો જવાબ વાળ્યો. તે અચકાતો અચકાતો અને આવેશભર્યા સ્વરે બોલતો હતો.

'અહીં પાછળ રહેતા ચારેય વતી હું પ્રો૦ સ્મીડટને વિનતિ કરું છું કે અમારા વતી બિરાદર સ્ટેલીનને કહેજો કે અમો અમારું કામ દેશને છાજે એ રીતે પૂરું કરીશું અને અમારા પર મૂકેલો વિશ્વાસ સાર્થક કરીશું. અમારા દેશની પ્રતિષ્ઠાને અમે

લાગીરે આય નહિ આવવા દઈએ, અને સેાવિયેટ નાગરિક તરીકેનું અમારું ગૌરવ અમે માચવશું. મુશ્કેલીએા અમારામાં ભય ઉત્પન્ન કરી શકે તેમ નથી. તમે અમને છેાડીને જશો, પણ અમે એકલા નથી અમે આપણા આખા રાષ્ટ્રની હૂંફ અનુભવીએ છીએ. સલામ! ફરી મળીએ ત્યા સુધી સલામ, તમે અમારા માટે જેટલું કર્યું, તે માટે તમારેા આભાર’

ભાષણેાનેા વિધિ પૂરેા થયેા સ્મીડટનેા હુકમ થતાની સાથે જ ફેંકસે દેારડું ખેંચ્યું, અને ધ્વજની કાઠી ઉપર સેાવિયેટનેા રાષ્ટ્રધ્વજ ચઢયેા. બીજી કાઠી ઉપર સ્ટેલીનની છબીવાળેા ધ્વજ ફરકવા લાગ્યેા. બંદૂક અને પિસ્તેાલમાથી ત્રણ વાર બાર કરવામાં આવ્યા. આ પછી છવાયેલી શાતિમા સ્મીડટે ધીર ગંભીર અવાજે સ્ટેલીન તથા મેાલેાટેાવને પહેાચાડવાના અહેવાલને વાચી સંભળાવ્યેા.

“જૂનની છઠ્ઠી તારીખે ઉત્તરધ્રુવના એક તરતા બરફના મેદાન ઉપર વૈજ્ઞાનિક શેાધનુ થાણું સ્થાપવાનું કામ પૂરું થાય છે. થાણું ખુલ્લું મૂકવાનેા રીતસરનેા વિધિ રાષ્ટ્રધ્વજને વંદન કરીને, તથા રાષ્ટ્રગીત ગાઈને ઊજવ્યેા હતેા. સેાવિયેટ સંઘને તથા બિરાદર સ્ટેલીનને અમે સલામી તથા અભિનંદન આપ્યાં હતા.

“નક્કી કરેલા કાર્યક્રમ પ્રમાણે જ વૈજ્ઞાનિક કાર્ય જોસભેર શરૂ કરી દેવામા આવ્યુ છે. પેપેનીનની, શિયાળુ થાણું સાચવનાર ટુકડી પાછળ રહે છે તેમનામા અખૂટ શક્તિ છે, તેમનામાં મૂક વામા આવેલ વિશ્વાસ માટે તેમના દિલમા અભિમાન છે સરકારે તથા આપણા સંઘે સેાપેલું કામ પૂરું કરવાનુ તેએા વચન આપે છે.

“વિમાનેા તેમની પાછી મુસાફરી માટે ઊપડે છે. તેએા જાણે છે કે આ સફર કંઈ સહેલી નથી. પણ અમારું મુખ્ય કાર્ય પાર પડી ગયું છે. ચાર સેાવિયેટ વિમાનેા મેારકાથી રૂડોલ્ફલેન્ડ થઈને ધ્રુવબિંદુ ઉપર પહેાચી ચૂક્યા છે. આ ચારેય વિમાનેા ધ્રુવબિંદુ

ઉપરથી પસાર થઇને એક તરતા બરફના મેદાન ઉપર ઊતરીને ભેગા થઇને વૈજ્ઞાનિક શોધખોળનું મથક ઊભું કરી ચૂક્યા છે. લગભગ ૨૫૦૦૦ શેર જેટલો સામાન એક પણ અકસ્માત કે જાનના જોખમ વગર અહીં પહોંચાડવામાં આવ્યો છે. દરેકે દરેક પ્રવાસી શરીરે એવો જ તંદુરસ્ત છે. વિમાન, એન્જિનો અને તમામ સાધનો સોવિયેટ બનાવટનાં છે.

"પહેલી જ વાર આવા મોટા પાયા પર આ પ્રદેશમાં શોધખોળનું કામ થયું છે. અને અનેક દેશોના અનેક વૈજ્ઞાનિકોએ સૈકાઓથી જેનાં સ્વપ્ન સેવ્યાં હતાં, તે કાર્ય–એટલે કે આ સમગ્ર ધ્રુવપ્રદેશના મધ્યભાગની શોધખોળનું–સંપૂર્ણ રીતે પાર પડશે, તેની ખાતરી થાય છે."

"અમે આ અહેવાલથી અમને તાલીમ આપનાર સોવિયેટ સંઘની સામ્યવાદી પરિષદને અને અમારા વહાલા દેશની સરકારને જણાવીએ છીએ કે અમે અમારું કામ પૂરું કર્યું. છે. આ સામ્યવાદી દેશના પુત્રો અમે આજે અપાર આનંદ અનુભવીએ છીએ. અમારો દેશ અમારા વહાલા બિરાદર સ્ટેલીનની નેતાગીરી નીચે એક પછી એક વિજય વરતો જાય છે. એક વધુ વિજયનું કાર્ય અમને સોંપ્યા બદલ અને તેને પાર પાડવા બદલ અમને જે આનંદ થાય છે, તેની સીમા નથી"

આખા પ્રવાસમંડળ વતી

શ્મીડટ વૉડોપીઆનોવ, મોલોકોવ

પેપેનીન, શેવેલેવ, ડોગ્મેરોવ.

અમરાં મસ્તક ખુલ્લાં મૂકીને અમે 'આન્તરરાષ્ટ્રીય'નું ગાન કર્યું. અને ક્રાંતિના વિજયવંત ગાનના નાદથી આ અફાટ ધ્રુવ-વિસ્તાર ભરાઇ ગયો. શ્મીડટે, બિરાદર સ્ટેલીનના નામના ત્રણ હર્ષધ્વનિઓ કર્યા. અમે એમાં અમારો ઉત્સાહભર્યો અવાજ પૂર્યો.

અમારા શિક્ષક, તાલીમગીર, અમારા હૃદયમાં ઉત્સાહ રેડનાર, અને અમને વિજયને માર્ગે લઇ જનાર બિરાદર સ્ટેલીન માટેના હર્ષનાદોથી વાતાવરણ ગર્જી ઊઠયું.

'સભા બરખાસ્ત થાય છે.' સ્મીડટે કહ્યું: 'સૌ પોતપોતાનાં વિમાનો——'

પેપેનીન, ક્રેંકલ, શિર્શોવ અને ફિયાડોરોવે અમને પત્રો, છબીઓ વિગેરેનાં મોટાં પોટલાંનાં સંપેતરાં આપ્યાં. અને અનેક હાર્દિક વંદનો, પ્રેમ-સ્મરણો પહોંચાડવાનું કહ્યું. પાછળ રહેનારા ચારે ય જણ એક વિમાનમાંથી બીજે વિમાન અને એક જણથી બીજા જણ પાસે ફરી ફરીને સૌની વિદાય માંગી રહ્યા હતા. પ્રવાસમંડળના મુખીની તેમણે ખૂબ જ હેતાળ અને ભાવભીની વિદાય લીધી.

હવે બધું ય પતી ગયું લાગતું હતું. વેડોપીઆનોવ પોતાના વિમાનની કોટડીમાંથી બહાર નમીને પોતાના વિમાનના સાથીઓને હાથથી બોલાવી રહ્યો હતો. બીજા વિમાનના પંખાઓ પણ જોરથી ફરી રહ્યા હતા. જે કહેવાનું તથા કરવાનું હતું તે બધું ય થઇ ગયું હતું.

પણ તંબૂથી વિમાન પાસે જવાના માર્ગ ઉપર આ પ્રવાસમંડળનો મુખી ઊભો હતો. તેણે આખી છાવણી ઉપર એક નજર નાખી. તેના દૃઢ ચહેરા ઉપરથી તે વિચારમગ્ન દશામાં હોય એમ દેખાતું હતું. સ્મીડટ આ છાવણીની વિદાય લઇ રહ્યો હતો. આ અનામી બરફના મેદાનને તે છેલ્લી જ વાર જોઇ રહ્યો હતો. આ મધ્ય ધ્રુવપ્રદેશ પર તે છેલ્લી નજર ફેરવતો હતો. તેના મનમાંથી શું શું વિચારો પસાર થઇ રહ્યા હશે? તેના મનમાં તો હજુ આ જગ્યાએ આવા બીજાં અનેક થાણાંઓ આ આખા પ્રદેશ ઉપર સ્થાપવાનાં સ્વપ્નાં રમી રહ્યાં હતાં. આ ઉત્તરસમુદ્ર માર્ગેથી

વેપારના કાફલા ઉપર કાફલાઓને પસાર થતા કે કલ્પનામાં જોઇ રહ્યો હતો. આ ધ્રુવપ્રદેશનો નકશો અનેક જળમાર્ગોથી ચીતરાઇ ગયો હશે. એ એક વ્યકિતની સ્થિર ઊંડી ગણતરીબાજ દૃષ્ટિ અને શકિતના બળે જ આ બધું શકય બન્યું છે, અને ભવિષ્યમાં બનશે. અત્યારે તો તે આ પ્રદેશની વિદાય માગી રહ્યો હતો.

'વખત થઇ ગયો છે,' વોડોપિયાનોવની બૂમ પડી.

શ્મીડટ વિદાય વેળાનો હાથ ઉંચો કરીને ક્રેંક્લની પાસે આવીને બોલ્યો 'આ બિરાદર સ્ટેલીન તથા સરકારને મોકલવાનો અહેવાલ છે. અમે ઉપડીએ કે તરત જ તે બેતાર વડે મોકલી આપજે.

તેઓ ફરી વાર બેટયા અને શ્મીડટ વિમાન તરફ ગયો. વોડોપિયાનોવે એન્જિન ચાલુ કર્યાં. અને બધાય વિમાનને ઉલાળ ન થાય માટે વિમાનના ડબ્બાને પાછલે છેડે પહોંચી ગયા. એન્જિનો ઘૂરકવા લાગ્યાં. વિમાન આખું ધ્રુજતું હતું. અને ધીરે ધીરે તેના ઉચ્ચે ઉપડવાના નિશાન તરફ ખમી રહ્યું હતુ. વિમાનને જરાક ફેરવીને વોડોપીયનોવે હવામાં ચડાવ્યું.

પેપેનીન અને તેના સાથીઓ ખુલ્લે માથે ઉપડતા વિમાન તરફ તાકી રહ્યા હતા. આ પછી માઝુરૂકે પોતાના વિમાનને ઉપાડયું. મોલોકોવ અને એલેક્ષીવે પોતાના વિમાનોને ઉપાડવાનાં નિશાન પાસે આણ્યાં. જમીન પર હજુ સાત જણ હતા. ચાર પેપેનીનની ટોળીના અને એ ઉપરાંત એક યાંત્રિક, એક કેમેરાવાળો, અને ત્રીજો હું.

'આવો જલદી કરો, જલદી' મોલોકોવે અમારા તરફ હાથ હલાવીને બૂમ મારી અમે અમારા મિત્રોની છેલ્લી વિદાય લીધી. 'હાય!' મોલોકોવે બૂમ મારી 'હવે જલદી ઉપડો નનઓને! મને ઉલટું વધારે દુઃખ આપો છો.'

અમે દોડીને વિમાનમાં ચડી ગયા. પાછળ રહેલા ચારના અવાજો અમારા કાન પર પડ્યા.

'સલામ વહાલા દેશને સલામ! મોસ્કોને અમારા પ્રણામ. હવામાંથી અમે છાવણી જોઈ. આ છાવણી અમને કેટલી વહાલી થઇ પડી હતી! અત્યારે તે છાવણી જાણે સાવ ઉજ્જડ લાગતી હતી. ચાર નાનકડાં ટપકાંઓ જેવાં ચારે ય મિત્રોના નાનકડા હાથ હલતા દેખાતા હતા. સલામ! ઉત્તરધ્રુવ! વિમાન વધારે ઊંચે ચડયું. ઝાંખું ધુમ્મસનું પડ છાવણી ઉપર છવાઈ ગયું અને અમારા મિત્રો અદૃશ્ય થઇ ગયા. અમારામાંના ચાર જણ આ ઉત્તરધ્રુવ સામે મોરચા માંડીને ઊભા હતા. વાંવટાની કાડી ઉપર ઘેરા રાતા રંગનો વાવટો હવામાં ફરકી રહ્યો હતો.

સવારના ૩–૪૨ થયા હતા. અમારો કાફલો બરાબર પોતાને માર્ગે ચડી ચૂક્યો હતો. અમે એકદમ વાદળાંઓના પડદાને ચીરીને સૂર્યના પ્રકાશના પડમાં ઉપર આવ્યા. અનંત આકાશના ભૂરાં જલ અમારી ચારે ય બાજુ ફેલાયેલાં હતાં. અમે વધુ ને વધુ ઊંચે ચડવા લાગ્યા. અમારાં વિમાનો જાણે કે વાદળાંઓના બનેલા ધ્રુવ સમુદ્ર ઉપર માછલીઓની જેમ તરી રહ્યા હતાં.

'હલ્લો, હલ્લો મુખ્ય વિમાન બોલે છે.' અમારા કાન ઉપર મૂકેલાં ભૂંગળાઓમાં શ્મીડટનો ખૂબ પરિચિત અવાજ ર ઉઠયો 'મોલોકોવ અને એલેક્ષીવના વિમાનને બોલાવું છું. તમારે ત્યાં બધું કેમ છે! મહેરબાની કરીને જણાવો જવાબ, જવાબ.

યુકોવ અને મેં જણાવ્યું કે અહીં બધું બરાબર છે. આલ્કુશેકોવે પણ એવો જ જવાબ આપ્યો. વચ્ચે વચ્ચે આવતી વાદળાંઓની મોટી ચિરાડોમાંથી અમને નીચેના સમુદ્ર પરનાં મોટા વિશાળ બરફના મેદાનો અને તેમની વચ્ચેની મોટી મોટી નહેરો દેખાતી હતી. વાદળાંઓના ગાલીચાની શોભા કોઇ અનુપમ હતી.

ક્યાક ઊંચા, ક્યાક નીચા આવેલા વાદળો કોઈ ઘૂઘવતા સાગરના તરંગો જેવા લાગતા હતા ટ્રોપનોવસ્કી અમારી સાથે હતો તે આ સુદર દૃશ્યને એક પછી એક છબીમા ઝડપવા માડયો પણ થોડી જ વારે તે નિરાશ થઇને બોલ્યો 'માડ ૨૭ ફીટ જેટલી જ ફિલ્મ હવે કેમેરામા રહી છે શુ કરવુ ? પેનો પેપેનીનકાકો બધો ખજાનો સંઘરીને ધ્રુવ પર બેસી ગયો છે.'

એરેક્રીવના વિમાનમાથી શેવેરેવે માઝુરૂકને વારવાર પોતાના વિમાન સાથે સપર્કમા રહેવાની સૂચનાઓ આપ્યા કરી આખો કાફ્નો થોડોક નીચે ઉતર્યો અને બરાબર દક્ષિણદિશા તરફ એક ગતિથી ઉડવા લાગ્યો એ વિમાનો હવે થોડા જ વખતમા અમરાથી છૂટા પડશે અને દરેક દરેક ક્ષણે પૂરતી સાવચેતી રાખવાની જરૂર હતી

અમે સીધા રૂડલ્ફનેન્ડ પર ઉડયે જતા હતા હિશાખ્વ લોકનથી અમે ખાતરી કરી લીધી કે અમે બરાબર માચા રાહ પર હતા પવન સાનુકૂળ હતો, અને અમારા વિમાનની ગતિ કલાકના ૧૪૦ માઇલની હતી આ ઝડપ કઇ જેવી તેવી ન ગણાય અમે આ આખો વખત વાદળાઓના અતૂટ ૫ ની ઉપર ઉડી રહ્યા હતા. પણ અમારા વિમાનામા તો વાતાવરણ હૂંફાળુ હતું સૂર્ય પણ વાતાવરણને પૂરતી ગરમી આપી રહ્યો હતો ક્યાક ક્યાક અમારી નીચે મધુર ઉપરના બરફના મેદાનો દેખાતા હતા આજ બરફના કિનારામા એ ગાએ સૈકાઓથી અનેક મહાન મુસાફરોના જીવના ભોગો લીધા છે અનેક ધરતીને મથાળે પહો ચાડનારા નીકળના સાહસવીરોને તેણે પડકાર્યા છે આજે અમે એ મુશ્કેલીઓને ગાય નીચે રાખી દઇને તેના ઉપરથી પસાર થઇ રહ્યા ઠીએ વાદળાઓના થર ધીરે ધીરે ઊંચે ને ઊંચે ચડવા લાગ્યા, અને પવન પણ હવે અમારી પાછળથી વાવાને

બન્ને અમારી પડખે ચાંગેા વાવા લાગ્યેા. અમારી ગતિ કલાકના ૧૨૫ માઇલની થઇ. અમારાં વિમાન ૬૦૦૦ ફીટની ઉંચાઇએ ચડ્યાં. અમારાં મુખ્ય વિમાને ક્રુઝને બેતારથી ત્યાંના હવામાનના ખબર પૂછ્યા. ક્રુઝે ૮૫ અક્ષાંશ ઉપરના પેાતાના બરફ ઉપર કરેલા મુકામેથી ખબર આપ્યા કે ત્યાં ૩૬૦૦ ફીટની ઉંચાઇએ ગાઢ વાદળાંઓનેા થર છે.

સવારના ૬ ને ૬ મિનિટ, અક્ષાંશ ૮૪–૪૦ હું મારા કાન ઉપર બેતારના ભૂંગળા રાખીને જ બેઠેા હતેા. મેં શેવેલેવનેા સ્પષ્ટ અવાજ સાંભળ્યેા.

' હલ્લેા હલ્લેા, મુખ્ય વિમાન એલેક્ષીવનું વિમાન બેાલે છે. માઝુરૂકના વિમાન પાસે રૂડેાલ્ફલેન્ડ સુધી ચાલે તેટલું પેટ્રોલ છે. મેં તેને તમારી પાછળ રૂડેાલ્ફલેન્ડ જવા સૂચના આપી દીધી છે. હું બરફ ઉપર મારા વિમાનને લઇને ઉતરી પડું છું.

' હલ્લેા, હલ્લેા, મુખ્ય વિમાન બેાલે છે. શ્મીડટ બેાલે છે. હું તમારેા સંદેશ સમજી ગયેા. તમારે નીચે ઉતરવું પડે છે તેથી મને દુઃખ થાય છે. પણ તમારેા નિર્ણય તદ્દન સાચેા છે. અને મારે તે મંજૂર છે. મહેરબાની કરી તમે વાદળાઓમાં કઇ રીતે નીચે ઉતરેા છેા તે મને જણાવતા રહેા.'

' હલ્લેા, હલ્લેા, માઝુરૂકનું વિમાન બેાલે છે. અમારી પાસે ૪૦૦ ગેલન પેટ્રોલ છે. રૂડેાલ્ફલેન્ડસુધી અમે ખુશીથી પહેાંચી જઈશું.

' હલ્લેા, હલ્લેા, એલેક્ષીવનું વિમાન બેાલે છે. મુખ્ય વિમાનને બેાલાવે છે. તમે અમને કઇ રીતે નીચે ઉતરીએ છીએ, તે જણાવવાનું કહ્યું. અમારી ઘડિયાળમાં અત્યારે ૭ ને ૫ થઇ છે. ઊંચાઇ ૪૨૦૦ ફૂટ. અમે વાદળાંઓની એક બેખડ પાસે આવ્યા છીએ ..ઊંચાઇ ૩૯૦૦, ફૂટ અમે વાદળાંઓની અંદર ઊતર્યા... ઉંચાઇ ૩૫૭૦ ફુટ હવે કંઇ દેખાતું નથી, ઉંચાઈ ૩૬૦૦, ગાઢ

ધુમ્મસ.. ઉંચાઇ ૩૩૦૦ .હજુ ગાઢ અંધકાર . ઉંચાઇ ૨૮૫૦ નીચે વાદળમા માર્ગ થયો. માર્ગ વધારે મોટો '

સુકોવનો અવાજ હવે માવ ઝાખો પડતા પડતા મંભળતો બંધ પડી ગયો. તેનું વિમાન કદાચ નીચે ઉતરવાની જગ્યાની તપાસમા ચક્કર મારતુ હશે, અને એટલે તેનાથી અમે ખૂબ દૂર નીકળી ગયા. અમે તો દક્ષિણ દિશામા આગળ ને આગળ વધ્યા કર્યું. વાદળાઓની ચિરાડમાથી અમે જે બરફના તરતા બેગ જોયા તેથી અમારી ચિંતા વધતી જતી હતી એવેક્ષીવ કયા અને કેમ કરીને પોતાના વિમાનને ઉતાનશે ? અમારો ત્રણ, વિમાનનો કાફલો એક પછી એક અદ્દશ્ય અક્ષાશોને વટાવતો વગાવતો રૂડોલ્ફલેન્ડની નજીક ને નજીક આવી રહ્યો હતો.

સવારના ૮–૧૫ થયા. અમારી સામે વાદળાઓનો છત્રથી ઢંકાયેલો રૂડોલ્ફ નેન્ડ દેખાતો હતો. વિમાનો રૂડોલ્ફનેન્ડની ઉપર ચક્કર મારવા લાગ્યા પણ નીચે ઉતરવુ મુશ્કેલ હતું. વાદળાઓનો થર ઠેઠ જમીન સુધી પથરાયેલો હતો આખરે વોડોવીઆનોવે જોયુ, કે પવને વાદળાઓને એક જગ્યાએ ખસેડી દીધાં છે અને તે ઢોળાવ નજરે પાડ્યો કે તરત જ નિશ્ચય પૂર્વક ત્યા વિમાન લઇ ગયો અને ઢોળાવ ઉપર થઇને અમારો કાફલો બહુ જ કાળજી પૂર્વક ટેકરી ઉપર ઉતર્યો અને ત્યાથી ઢોળાવ ઉપર થઇને અમે મેદાનમા આવ્યા.

અમારી સફર પૂરી થઇ. રૂડોલ્ફલેન્ડ પર અમારી રાહ જોઇને બેઠેલા ત્યાના થાણાના અમારા મિત્રો અમને ભેટવા દોડી રહ્યા હતા.

અમે પાછા ઘેર આવ્યા !

પ્રકરણ ૬

બરફની છાવણી નંબર ૩

ઓ. ટાસ્મીક્ટ વિમાનમાંથી ઉતરતાં વેંત જ મુખ્ય કોટડીમાં ટેર્વિકિન પાસે પહોંચી ગયો. તેને એ જાણવું હતું કે અહીંની છાવણીએ એલેક્ષીવ સાથે ટેલિફિનથી વાતચીતનો સંબંધ સાધ્યો છે કે કેમ ? તે બારે દૈયે પાછો ફર્યો. હજુ સુધી એ સંબંધ જોડી શકાયો ન હતો. ગોલોવિન માથા ફરતો એક મોટો પાટો વીંટીને અમને મળવા માટે આવી પહોંચ્યો. અમે તેનાથી છૂટા પડયા પછી અહીં તેને એકાએક કાનના દુઃખાવાની પીડા ઉપડી હતી. અને ડૉકટરોએ તેને પથારીમાંથી બિલકુલ ન ઉઠવાની કડક સુચના આપી હતી પણ જ્યારે તેને ખબર પડી કે આજે અમે આવીએ છીએ અને આખા બેટ ઉપર તો વાદળાંઓનો મોટો અંધાર-પછેડો છવાયેલો છે, એટલે તે પોતાનું નાનકડું વિમાન લઇને ઉપડયો, અને વાદળાંઓમાં થઇને અમને મળવા અને રસ્તો બતાવવા ઉડયો હતો.

'હું જઇને એલેક્ષીવને શોધી આવું' તેણે શ્મીટ્ટને કહ્યું 'મારું વિમાન બરાબર ચાલુ હાલતમાં છે, અને મારા સાથીઓ પણ તૈયાર છે.'

'તું એલેક્ષીવને કેટલું પેટ્રોલ આપી શકીશ ?' નેતાએ પૂછ્યું

'એક હજાર કિલોગ્રામ' તેણે જવાબ આપ્યો. 'સરસ ! તો પછી તૈયાર થાઓ. આ રિસ્ટવેન્ડ તારી સાથે દિગ્દર્શક તરીકે આવશે.'

થોડી મિનિટમા તો અમે આ બેની શિયાળુ છાવણીમા જવા ઉપડયા, ફક્ત વિમાનના પ્રવાસીઓ પોતપોતાના વિમાન પાસે રહ્યા હતા. અમે બધા સુકાની અમલદારોની ઓરડીમા ભેગા મળ્યા. અને બ્રાડીની એક બાટલીમાથી દારૂ પીને આ પ્રસંગને ઊજવ્યો પાછા અમે બરફની સપાટો પહેરીને અમારા રહેવાના મકાનમા આવી પહોચ્યા

બરફના મેદાનોમા આટલો વખત ગાળ્યા પછી આ મકાનો જોઇને દિલમા પ્રસન્નતા વ્યાપી ગઇ. હજી તો બે જ અઠવાડિયા પહેલા અમે આ જગ્યાએથી ઊપડ્યા હતા, તે વખતના નાના નાના પથરાઓ, અમારા જોડાના લીસોટાઓ, બરફના નાના નાના ઢગલાઓ, આ બધુ હજુ અમને એવુ જ તાજુ હતું. આખી છાવણીમા મકાનો ઉપર, ધ્વજની કાઠીઓ ઉપર, ઉત્સવના વાવટાઓ ફરકી રહ્યા હતા પણ મકાનો બધા ય ખાલીખમ હતા. તેના વસનારાઓ તો બધા ય અત્યારે બેનાર-યંત્રની કોટડીમા રોકે મળ્યા હતા. ત્યાં પેલા વચ્ચે જ રોકાઇ પડેલા એનેક્ષીવ સાથે બેનારથી વાતચીત ચાલી રહી હતી એનેક્ષીવે ખબર આપ્યા કે ત્યા બધું ય સહીસલામત છે, બધા લહેરમા છે, અને બરફનું મેદાન પણ મજાનું છે નીચે ઊતરતા પહેલા અનુકૂળ જગ્યાની તપાસમા તેમને ઘણા ચક્કર મારવા પડયા, પણ આખરે પ્રમાણમા ઓછા ખાડાખૂચાવાળી જગ્યા મળી અને એનેક્ષીવે ભારે કૌશલ્યથી પોતાનુ વિમાન સહીસલામત નીચે ઉતાર્યું સુકાને નીચે ઊતરતા વેતજ પોતાના ઊતરાણની ભૌગોલિક સ્થિતિ માપી લીધી તે ૮૩° ૩૦' અક્ષાંશ ઉપર અને ૬૧° ૩૦' પૂર્વ

રેખાંશ ઉપર હતા. તેમના વિમાનમાં માત્ર ૧૦ ગેલન પેટ્રોલ બાકી હતું.

' આ બધો વૃતાંત બેતાર પર સાંભળીને શ્મીટ્ર બોલી ઊઠયો: 'શાબાશ ! તમે બધા લહેરમાં છો, જાણીને ખૂબ આનંદ થયો. હવે તમારી આ પછીની શી યોજના છે ? '

' ઊંઘી, જવાની ' એલેક્ષીવનો જવાબ આવ્યો.

' બસ ત્યારે ઊંઘી જાઓ, અને મીઠા સ્વપ્નો માણો ' શ્મીટ્રે સામે જવાબ આપ્યો.

આ પછી અમે રૂડોલ્ફલેન્ડના શિયાળુ થાણાના નેતા લીવીનનના આગ્રહથી તેને ત્યાં ભોજન માટે ગયા. ભોજનગૃહમાં તો આજે જાણે કે અન્નકૂટ પૂર્યો હતો. અને તે જોઇ જોઇને મન તે વાનીઓ ઉપર ઉછળી પડતું હતું. પણ થોડુંક ખાધું ત્યાં તો આંખ ઘેરાવા લાગી આખી રાતનો ઉજાગરો અને એલેક્ષીવના વિમાનનું શું થયું હશે. તેની ચિંતામાં અમને એટલો સખત થાક લાગેલો કે આવું ભોજન ખાવા જેવી પણ શકિત રહી ન હતી. વળી આ પાછી મુસાફરી દરમિયાન પણ અમારામાંના દરેક જણને કંઇ પોતાના વિમાનની ઓછી ચિંતા ન હતી સફર દરમિયાન દરેક જણ પોતાની ચિંતા છુપાવીને છાનોમાનો પેટ્રોલની ટાંકીમા નજર કરી આવતો હતો. રૂડોલ્ફલેન્ડ સુધી પહોંચે તેટલું પેટ્રોલ છે કે કેમ તે દરેકની સરખી ચિંતાનો વિષય હતો. આ ચિંતાનો પણ કંઇ ઓછો થાક નહોતો. આવો થાક તો અમને ઉત્તરધ્રુવ ઉપર પહોંચતાં પણ નહિ લાગેલો.

એલેક્ષીવ સાથેની બીજી વાતચીત માટેનો વખત સાંજના ૭ વાગ્યાનો રાખેલો હતો. બરાબર નકકી કરેલી મિનિટ ભુંગળામાંથી તેજ સુકો, સ્પષ્ટ અને જરાક થાકેલો અવાજ આવ્યો.

' હલ્લો રૂડોલ્ફલેન્ડ ! એલેક્ષીવનું વિમાન બોલે છે. રામરામ

સહુને ! અમે ખૂબ લહેરથી ઊંઘ્યાં છીએ. અને હવે ખાવા બેસીએ છીએ. દુઃખની વાત એ છે કે અમારી રસોઇનું કામ વેવીન્ટકીને બદલે શેવેલેવની પાસે આવ્યું છે. એણે બધું સીધું એક સાથે તપેલીમા નાખીને ચૂલે ચડાવ્યુ છે, અને પરિણામે નવી જ જાતનો ખીચડો તૈયાર થયો છે. મહેરબાની કરી પેટ્રોન મોકલો, એની સાથે વેવેન્ટકીને મોકલશો—અને ગોલોવિન ક્યારે ઊપડી શકશે ?'

તે જ સાંજે અમારે ત્યાની હવામા એકાએક ખૂબ જ ખરાબ પલટો આવ્યો, વળી પાછું ધુમ્મસ જામ્યું. વાદળા પણ ખૂબ નીચા આવી ગયા. કંઇ દેખાવાની વાત જ નહિ. આમ વિમાન ઉપાડવાનું અશક્ય હતું. ગોલોવિન અને તેના સાથીઓ વિમાની મેદાન ઉપર રાહ જોતા હતા. અને વખત ગાળાવા ગંજીપો ટીપતા હતા.

કોઇ પણ અકસ્માતને પહોચી વળવા માટે અમારું મોટું વિમાન પણ અમે તૈયાર રાખ્યું હતુ. એલેક્ષીવના વિમાનમાથી તેમના કુટુમ્બ પર મોકલવા માટેના સદેશાઓ ઉપરાઉપરી અમાર પર આવ્યા કરતા હતા. દરેક સદેશાને છેડે મોકલનારનુ સરનામું ખાસ મૂકવામા આવતું હતું. 'બરફનું મેદાન નંબર ૩, એલેક્ષીવની ગત્રીમા, ઉત્તરધ્રુવ સમુદ્ર. મેદાન નં. ૧ એટલે ઉત્તરધ્રુવ, નંબર ૨ એટલે પેપેનીનની છાવણી, એ સમજી લેવાનું. બધાને આ સરનામુ બહુ જ ગમી ગયું. પણ ઓટોસ્મીડટે પ્રમુખ તરીકે એક જવાબ સામે વાધો લીધો 'ઉત્તરધ્રુવ સમુદ્રને બદલે હવેથી તેને ઉત્તરધ્રુવ મહાસાગર કહેવાનું છે.'

એલેક્ષીવના વિમાન સાથીઓ પોતાના કિનારામા બરાબર ગોઠવાઈ ગયા હતા બધા ખૂબ પ્રસન્નચિત્ત અને પ્રાણવાન હતા શેવેલેવે એક વાર બેતાર-યંત્ર ઉપર મોડા આવવા માટે માફી માગી અને કહ્યુ— 'મારો સૂપ જરા ઊભરાઈ જતો હતો એટલે મોડો થયો ' ધુકોવે અમારી ઘડિયાળ ૩૦ સેકડ મોડી પડવા માટે અમને ઠપકો આપ્યો.

બીજે દિવસે અમે એક અપૂર્વ એવેા કાર્યક્રમ ઊજવ્યેા. તે કાર્યક્રમ સ્નાનનેા હતેા. અલબત્ત આ કાર્યક્રમની પૂર્વ તૈયારીમા અમારે છ કલાક કાઢવા પડયા હતા. સ્નાનાગારને ગરમ કરતા અને બરફમાથી ગરમ પાણી કરતા છ કલાક તેા નીકળી જ જાયને !

દરેક જણને બેથી ત્રણ કલાક સુધી નહાવાની છૂટ હતી, અને વરાળસ્નાન તેા લગભગ અમે બેભાન થઇ જઇએ ત્યા સુધી લીધા કર્યું. અમારી પછીનાને માટે જગ્યા ખાલી કરતા અમારું મન માનતું નહેાતું. કેટલાકને તેા આ વરાળસ્નાનના પરિણામે સ્નાનાગારામાથી ઠાઠડીમા નાખીને બહાર કાઢવા પડતા. આખેા દિવસ આ નહાવાની જ પ્રવૃત્તિ ચાલી.

બેત્રણ કલાકને અંતરે અમે પાછા એલેક્ષીવ સાથે થેાડીક વાતચીત કરી લેતા. કેટલીક કામની અને કેટલાક ગપ્પાં. એલેક્ષીવનું મેદાન ઝડપથી ઉત્તર તરફ વહેતું જતું હતું. એ એક નવાઇની વાત છે કે આ પ્રદેશમા બરફનેા પ્રવાહ ઉત્તરથી દક્ષિણને બદલે દક્ષિણથી ઉત્તર તરફનેા છે. આટલા વખતમા એલેક્ષીવની છાવણી નવ માઇલ ઉત્તરમાં ચાલી ગઇ હતી.

પણ એ મેદાન ઉપર પડેલા વિમાનીઓના કાર્યક્રમમા નહેાતી ઉતાવળ કે નહેાતેા ગભરાટ તેઓએ પેાતાનું વિમાન બરાબર તપાસી લીધું. તેમા કાઇ ખામી નહેાતી બરફના મેદાનનુ પડ પણ તેમણે માપી જોયું. તેનેા થર ત્રણ ફૂટ જાડેા હતેા અને તેની સપાટી ખૂબ સપાટ અને સુંવાળી હતી.

પેલા ક્રેન્કનું શુ થયું હશે ? ૮૫° અક્ષાશ ઉપર હવાની ચેાકી કરવા મૂકેલા તે ક્રેન્કના છેલ્લા બે દિવસથી કઇ સમાચાર ન હતા. તેનુ બેતાર-યંત્ર કાઇક બગડયું હેાવું જોઇએ. આજે ૮ મી થઇને પાછું યંત્ર ચાલુ થયુ. બેતાર-યન્ત્રનું એન્જિન તૂટી ગયું હતું અને તેને સમારવામા બે દિવસ નીકળી ગયા

પણ ક્રૂઝ કે તેના સાથીઓ તેથી બિલકુલ ગભરાયા ન હતા. તેઓના યંત્રના કાન નહોતા બગડયા. ફક્ત સંદેશ મોકલવાનું યંત્ર જ ખોટકાયું હતું. એટલે તેઓ હવામાથી આમતેમ પસાર થતા બધા સંદેશાઓ નિરાતે સાભળતા હતા. પેપેનીનની છાવણીમા, એનેક્ષીવની છાવણીમા અને ક્રેડોલ્ફલેન્ડમા શું બની રહ્યુ છે તેની તેમને ખબર હતી. એમા એક દિવસ વળી તેમને ત્યાની મૂળ વસ્તીના એક પ્રાણીએ–રીછે દર્શન દીધા. આટલે દૂર સુધી જે રીછ દેખાયું હોય તો આ પહેલી જ વાર. આ ત્રણ દિવસમા અમારા તે સાથીઓ ૪૬ માઇલ ઉત્તર સુધી ખસ્યા હતા. અને ૮ મી જૂને ૮૫° ૩૯' અક્ષાશ ઉપર હતા.

તે દિવસે હવામાનમા સુધારો દેખાવા લાગ્યો. ક્રેડોલ્ફલેન્ડમા જ નહિ પણ ઉત્તરમા પણ હવા બદલાવા લાગી. વાદળાઓની તડોમાથી સૂર્ય દેખાવા લાગ્યો. ગોલોવિને પોતાના વિમાનમા એન્જિનો ગરમ કરવા માડ્યા એનેક્ષીવને અને ક્રૂઝ બન્ને એક જ અક્ષાશ ઉપર હતા, આમાં એક ભારે સગવડ હતી બેતાર–દીવાદાડી જ્યારે એનેક્ષીવને દિશા બતાવતી હતી ત્યારે ક્રૂઝને પણ આપોઆપ તેનો લાભ મળતો. સાજે પાચ વાગે સ્મીટે સુકોવ સાથે વાતચીત કર્યા પછી તેને કહ્યુ 'ગોલોવિને ઊપડવાની તૈયારી કરી છે, ક્રૂઝને પણ તેની ખબર આપો.'

'અચ્છા! હુ તેને કહું છુ.' સુકોવે જવાબ આપ્યો, અને અમે તરત જ તેનો શાત સ્પષ્ટ અવાજ સાભળ્યો.

'હલો હલો! એનેક્ષીવનુ વિમાન બોલે છે. ક્રૂઝને બોલાવે છે. એક-બે-ત્રણ ચાર .'

'આ ય ગજબ કહેવાયને! આ બધુ આ ધ્રુવપ્રદેશમા બની શકે ખરું?' ડોમ્બેરોવ આશ્ચર્યમા બોલી ઊઠ્યો.

હા, આ બધું ઉત્તરધ્રુવ પ્રદેશમા બની રહ્યુ હતું. પણ તે

પ્રદેશ ઉપર આપણા વિજ્ઞાનીઓની આણ વર્તતી હતી હજી બે જ દાયકા પહેલાં આ જ જગ્યાએ એક ભારે કરુણ બનાવ બની ગઇ હતી. 'સેદ્દન્ટ એન્ના' નામના વહાણને આ પ્રદેશમાં બરફે પોતાના જડબામાં અપડાવ્યું હતું. જ્યાં અત્યારે એલેક્ષીવનું વિમાન ઊતરેલું છે, બરાબર તે જ જગ્યાએ કેપ્ટન આલ્બેનોવ, તેના દસ સાથીઓ સાથે આ ભપડાયેલા વહાણને પડતું મૂકીને બરફ ઉપર થઇને જમીન ઉપર પડાવ માટે નીકળી પડ્યો. રૂડોલ્ફલેન્ડથી તેઓ માંડ ૧૨૦ માઇલ જ દૂર હતા. પણ ત્યાં પહોચતાં તેમને પાકા બે મહિના લાગ્યા અને તે પણ કેટલા પહોંચ્યા? અગીઆરમાંથી ફક્ત બે જ જણ! બીજા માર્ગમાં જ ખપી ગયા. અને અત્યારે એ જ જગ્યાએ અમે લહેરથી બેનાર-યંત્રની મદદથી દૂર પડેલા મિત્રો સાથે વાતોના તડાકા મારીએ છીએ. અને કોઇ શહેરના ટેલિફોનમાંથી સાભળીએ તેના કરતા પણ વધારે સ્પષ્ટ રીતે અમારા મિત્રની વાતો સાભળી શકીએ છીએ.

૬ વાગે કૂકે જણાવ્યું કે તે પણ પોતાના વિમાનને ઉપાડવાની તૈયારી કરી રહી છે.

આજનો દિવસ વિમાની હિલચાલોથી ભરચક હતો. આ આખી પ્રવૃત્તિ ભારે કુનેહથી અને હિંમતથી હાથ ધરવામાં આવી હતી. રૂડોલ્ફલેન્ડની ઊંચી ટેકરી ધુમ્મસથી વ્યાપેલી હતી. ગોલોવિનનું વિમાન આ ધુમ્મસને વીંધીને ઉપર ચડયુ. અમારા માથા ઉપર ચક્કર લગાવીને ફિરાર દિશામા જોતજોતામા અદ્દશ્ય થઇ ગયું. પંદરેક મિનિટ બાદ એલેક્ષીવના વિમાનમાંથી સંદેશો આવ્યો

'એલેક્ષીવનું વિમાન આવે છે, પાચ મિનિટ પહેલા કુઝનું વિમાન અમારી ઉપરથી પસાર થઇ ગયું. તેને સામે લેવા માટે તૈયાર રહો બધું કેમ છે?'

'ગોલોવિન અહીંથી રવાના થઈ ચૂક્યો છે, તેની સાથે સંદેશ-વ્યવહાર સાધવાનો પ્રયત્ન કરો,' અમે જણાવ્યું.

મેં મિનિટ પછી એલેક્ષીવના વિમાનમાંથી યુદોવનો અવાજ સાંભળ્યો–' હલ્લો, ગોલોવિન ! એલેક્ષીવનું વિમાન બોલે છે. ગોલોવિનને બોલાવે છે. અહીં હવા ખૂબ ચોખ્ખી છે. વાદળાં ૧૫૦૦ ફૂટ ઊંચાં છે. અમારું બોલ્યું સંભળાય છે? જવાબ આપો.

રૂડોલ્ફલેન્ડ પરની બેતાર–દીવાદાંડી પોતાની નિશાનીઓ બરાબર નિયમિત રીતે મોકલીને વિમાનને માર્ગ ચીંધી રહી હતી. અમે એક બાજુથી ગોલોવિનના એલેક્ષીવ પાસે પહોંચવાના અને બીજી બાજુથી કુઝના અમારી પાસે પહોંચવાના સમાચારની રાહ જોઈને બેઠા હતા. એકાએક વિમાનનો ઘરઘરાટ સંભળાયો. અમે બહાર મેદાનમાં આવ્યા. કુઝના વિમાને અમારા માથા ઉપર એક ચક્કર માર્યું અને તે નીચે આવ્યું. હજી અમે તેને રામ રામ કરીએ ત્યાં તો બેતાર–યંત્ર પરના માણસે ખબર આપ્યા.

' એલેક્ષીવે ગોલોવિનના વિમાનને જોયું ' યુદોવે બેતાર ટેલીફોનમાં જણાવ્યું ' ગોલોવિન અમારા માથા ઉપર ચક્કર મારી રહ્યો છે. એ નીચે આવે છે...એ નીચે ઉતર્યો...આ અમે તેને મળવા દોડયા.'

અમે અમારા આ સાથીઓની આ બહાદુરી અને કુશળતા જોઇને ભારે આનંદમાં આવી ગયા. પછી એક કલાક સુધી કાંઇ સમાચાર ન આવ્યા ત્યાં વળી પાછો એલેક્ષીવના વિમાનમાથી શેવેલેવનો અવાજ ગજી ઊઠયો.

' હલ્લો રૂડોલ્ફલેન્ડ ! અમે બધા પેટ્રોલ ભરવામાં લાગી ગયા છીએ. આ તમે મોકલેલું પેટ્રોલ કાંઇ ભારે અજબ છે. તેની વાસ તો બહુ મજાની છે. અમે એક કલાકમાં તૈયાર થઇ જશું. બન્ને વિમાનના વિમાનીઓ બરાબર કામમાં લાગી ગયા છીએ. અમે ગોલોવિનના વિમાનમાંથી ડબ્બાઓમા ભરી ભરીને પેટ્રોલ મોટા વિમાનની ટાંકીમાં ભરીએ છીએ.'

૧૧ વાગે પેટ્રોલ ભરવાનું કામ પૂરું થયું. ૨૫૦ ગૅલન જેટલું પેટ્રોલ તેમાં ભર્યું. અર્ધા કલાક પછી ગોલોવિનનું વિમાન તૈયાર થઈને ઉપડ્યું અને જોતજોતામાં અમારા માથા ઉપર તે ઝૂકી રહ્યું.

તે હજુ નીચે ઉતર્યું તે દરમિયાનમાં તો એલેક્ષીવનું વિમાન પણ ત્યાંથી ઉપડી ચૂક્યું હતું.

" હલ્લો હલ્લો! એલેક્ષીવનું વિમાન બોલે છે. અમે રૂડોલ્ફલેન્ડ પાસે આવી પહોંચ્યા છીએ. કિનારો દેખાય છે. ખાવાનું, તમારા આલિંગન અને સ્નાન ત્રણેય તૈયાર રાખો. ' પ્રવદા ' માટેનો સંદેશ પણ ઉતારી લો.

" ઉત્તરધ્રુવ હવાઇ સફરનું છેલ્લું વિમાન ઉત્તરધ્રુવ મહાસાગરના મધ્યપ્રદેશથી અત્યારે રવાના થાય છે. અમે થોડા વખતમાં રૂડોલ્ફલેન્ડ પહોંચશું. અમે અમારું સર્વ જ્ઞાન અને અનુભવ, અમારી સર્વ શક્તિ—અમારા વહાલા દેશને ચરણે અર્પવા પાછા ફરીએ છીએ. અમને પાકી શ્રદ્ધા છે કે અમારો સંઘ, અમારો દેશ અને તે અમારો કુશળ નાયક અમારો વહાલો નેતા બિરાદર સ્ટેલિન આ માર્ગ ઉપર હજારો વહાણોને તરતાં કરી મૂકશે. હજી અમારામાં વિશ્વાસ મૂકીને આથી પણ વધારે કપરું એવું કાર્ય અમને સોંપે તો અમારા જેટલો આનંદ બીજા કોઇને નહિ થાય.'

શેવેલેવ, એલેક્ષીવ, ચુકોવ, મોરકોવ્કી
સુગ્રોબોવ, ગિનકીન, રમોન્ડીન

અમારા પ્રવાસનું છેલ્લું વિમાન એક ભવ્ય ચક્કર લગાવી રહ્યું. શ્મીડટ, વેડોપીયાનોવ, મોલોકોવ અને સ્પીરીન આ અમારા બહાદુરોને ભેટવા વિમાની મેદાન તરફ દોડ્યા.

પાછા આવી પહોંચ્યા !

આ પછીના થોડા દિવસો અમે મુખ્ય ખંડના કિનારા સુધી ઊડી ઊડીને ઠેઠ શેલ્સુરકીનની ભૂશિરથી મુર્માંસ્ક બંદર સુધી બરફ માટે તપાસ કરી. આનું કારણ એ હતું કે અમારા વિમાનોની નીચે અમે પૈડાંની જગ્યાએ ઘીંસલાં મૂક્યાં હતાં. અને ઘીંસલાંવાળા વિમાનો બરફ ઉપર ઊતરવા માટે અનુકૂળ છે, પણ જમીન ઉપર ઊતરવા માટે તો પૈડાં જ જોઇએ. પણ અત્યારે મુખ્ય ખંડ ઉપર તો બરફ પીગળવો શરૂ થઇ ગયો હતો. એક ફક્ત આર્ગ્ઝ્માં માટે કંઇક આશા હતી. હજી ત્યાં બરફનું પાતળું પડ પાણીમાં જામેલું પડ્યું હતું, પણ ત્યાંથી ય ચોંકાવનારા ખબરો તો આવ્યા જ કરતા હતા. ત્યાંની ખાણોના વ્યવસ્થાપકે શ્મીડ્ટને ખબર આપી કે ત્યાં પણ બરફ ઓગળવા માંડ્યો છે, અને વિમાનો ઊતરવા માટે નક્કી કરેલા મેદાનમાં પણ જગ્યાએ જગ્યાએ ગાબડાં પડી ગયા છે. ખાણના મજૂરો બીજી જગ્યાએથી પટારામાં ભરીને ભરીને બરફ ઢસડી ઢસડીને એ ગાબડાં પૂરી રહ્યાં છે. અને જેમ જેમ વખત થતો જાય છે તેમ તેમ વધારે ને વધારે બરફ આઘેથી લઈ આવવો પડે છે.

અમારે હવે જલદી ઉપડવું જ જોઇએ. ક્ષણ પણ ગુમાવાય તેમ નહોતું, નહિ તો અમારે ય મુખ્ય ભૂમિથી વિખૂટા પડયા સિવાય છૂટકો નહોતો. અને ઠેઠ કોઇ હિમવિનાશિકામાં અમારા વિમાન માટે પૈડાં આવે ત્યાં સુધી અહીં જ બેસી રહેવું પડે; અને એમ થતાં બે અઠવાડિયાં કે બે મહિના પણ નીકળી જાય. એ તો બરફના ઉપર આધાર છે.

અમારાં વિમાનોને તો યાંત્રિકોએ તૈયાર જ રાખ્યાં હતાં. ઊપડવાની જ વાર હતી. આ વખતે માસૂરકના વિમાનને આ રૂડોલ્ફલેન્ડ ઉપર જ રોકાવાનું હતું. ધારો કે ધ્રુવ–છાવણી પરના બિરાદરોને કંઈક ઓચિંતી જ જરૂર પડી તો તે વખતે ત્યાં પહોંચી

જવા માટે માઝુરૂક પોતાના વિમાન સાથે રોકાયો અને તેને બદલે ગોલોવિન પોતાના નાનકડા વિમાનને લઇને અમારી સાથે જ આવવા તૈયાર થયો. અલબત્ત અમારા માર્ગમાં હવામાન ઘણું જ ખરાબ હતું. પણ હવે સારા હવામાનની વાટ જોવાય તેમ ન હતું અને ૧૫ મી જૂને શ્મીડટે અમને ઊપડવાનો હુકમ આપ્યો.

પણ વિમાનોને ઊપાડવાનું કામ મુશ્કેલ હતું. વૅડોપિયાનોવે ઓથી પહેલાં પોતાના વિમાનને ચાલુ કર્યું. વિમાન ઊપડ્યું, ઢાળ ઉપરથી નીચે દોડ્યું. તેને માંડ માંડ ટ્રેક્ટરોથી પાછું કાઢ્યું. આ પછી આવ્યો મોલોકોવનો વારો, તેણે પણ પોતાના વિમાનને જોર કરીને ઊપાડ્યું તો ખરું પણ તેની દશાય વૅડોપિયાનોવના વિમાનની જેવી જ થઇ. આ બે વિમાનો આડાં અટકીને પડયાં હતાં એટલે એલેક્ષીવને પોતાની જ જગ્યાએ બેસી રહેવું પડ્યું.

બધા મૂંઝાયા. મોડું કર્યે પાલવે તેમ નહોતું, અને અહીં આ પોચા બરફમાંથી વિમાનોને ઉપાડવા એ મુશ્કેલ હતું. શું કરવું ? તરત જ બધા વિમાનીઓની તાત્કાલિક સભા મળી. શ્મીડટે તો એકજ વાત કરી "આપણે તરત જ ઊપડવું જોઇએ" બેટ ઉપર વાદળીઓની સફેદ ચાદર વધારે ને વધારે નીચે આવતી જતી હતી. મોલોકોવે નિરાશાભરી દૃષ્ટિ ચારેય બાજુ ફેરવી. વૅડોપિયાનોવ પણ આ ઊતરતી આફત તરફ જોઇ રહ્યો. 'જોઇએ થોડો વખત રાહ જોઇએ' બધાં થાક્યા પાક્યા ઘડીક સૂતા. એકેક કલાક કાગાનીંદર પછી પાછો હુકમ છૂટયો "હોશિયાર ! બધાય પોતપોતાના વિમાનમાં. શ્મીડટે આ બિરાદરો પાસે એક વિદાય-પ્રવચન કર્યું, અને સૌ પોતપોતાના વિમાનમાં ગોઠવાઇ ગયા.

આ આખા પ્રવાસમાં વિમાનો ઉપડવાના પ્રસંગો ઘણા ય આવ્યા હતા. અનેક મુશ્કેલીભર્યા પ્રસંગો આવ્યા હતા, પણ રૂડોલ્ફલેન્ડમાંથી ઊપડતી વખતે તો આડો આંક વાળ્યો.

આખું વિમાની મેદાન ઢાળવાળું. ઢાળ પૂરો થાય એટલે તરત જ સીધી ભેખડની નીચે દરિયો. જો ઢાળ પૂરો થાય તે પહેલાં વિમાન ઊંચું ન ચડે અને કાબૂમાં ન રહ્યું તો સીધું દરિયામાં. પણ કોઇ પણ રીતે વિમાનને ઉપાડયા સિવાય છૂટકો નહોતો. મોલોકોવે આ વખતે ખરી હામ ભીડી. તે મોવડી થયો. વિમાનને તેણે હંકાર્યું; બરાબર પેલી ભેખડ તરફ. અમને અંદર બેઠેલાને એક આંચકો લાગ્યો, અને વિમાન હવામાં અદ્ધર ચડયું. 'હવામાં ચાલશે કે નીચે તૂટી પડશે?' આ સવાલ અમારા દરેકના મનમાં વીજળીની જેમ આવ્યો. જો ગતિ વધારે હશે તો ઉપર ચડશે, અને નહિ તો સીધા દરિયામાં. પણ ગતિ જોઇએ તેટલી જ આવી ગઇ હતી; અને વિમાન ધીરે ધીરે ઊંચે ને ઊંચે ચડવા લાગ્યું.

બીજાં વિમાનો તેની પાછળ પાછળ ઊપડયાં, અને અમારો આખો કાફલો વાદળાં ચીરીને સૂર્યના પ્રકાશના સમુદ્રમાં તરવા લાગ્યો. અમારું હોકાયંત્ર કહેતું હતું કે અમે બરાબર દક્ષિણ દિશામાં જઇ રહ્યા છીએ. અમારાં વિમાનો ૪૫૦૦ ફીટ ઊંચાઇએ ઊડી રહ્યાં હતાં.

સપાટી સુધી પહોંચ્યો હતો. અમે લગભગ જમીનથી માત્ર ૧૫૦ ફૂટ જેટલી જ ઊંચાઇએ આવી ગયા. વળી ધુમ્મસ પણ એવું ગાઢ હતું કે અમે એકબીજાનાં વિમાનો પણ જોઇ શકતા ન હતા. કોઇ પણ ક્ષણે વિમાનો અથડાઇ પડવાનો સંભવ હતો. મોલોકોવ પણ બરાબર કિનારે કિનારે જ આગળ વધતો હતો. 'અથડાઇને પણ નીચે પડીએ તો પણ જમીન પર પડીએ તો સારું.' અમારા વિમાનીએ મને ને રીસ્ટલેન્ડને વિમાની કેબિનમાંથી બહાર કાઢી મૂક્યાં. જો વિમાન અથડાય તો પહેલી જ આ કોટડીના ભૂકા બોલી જાય.

અમારે આમ્ડર્મા ગામના વિમાની-મેદાન પર ઊતરવાનું હતું. સદ્‌ભાગ્યે અમે આમ્ડર્મા પહોંચ્યા ત્યારે જ ધુમ્મસ ઓછું થયું. અમારી નીચે એક નાનકડી બરફની પટ્ટી દેખાતી હતી. આજ અમારું વિમાની મેદાન.

'શું આપણને આ પટ્ટી ઉપર ઉતારવા છે?' એવેંવે ગભરાયેલ અવાજે પૂછ્યું. પણ તે ખરું હતું. આવા ભારે વિમાનોને આ નાનકડી પટ્ટી ઉપર સહીસલામત ઉતારવાં એ તો મનુષ્યની શક્તિ બહારની વાત હતી.

પણ બીજો રસ્તો ન હતો, અથવા તો હતો તો એ કે પાછા જ્યાથી આવ્યા હતા ત્યાં જવું. પણ એમ કેમ બને? વોડોપીયાનોવે સ્થિર ચિત્તે અને હાથે પોતાના વિમાનને નીચે ઉતાર્યું. તેણે બરાબર વિમાનને મેદાનના પટ્ટા ઉપર ઉતાર્યું અને તેને છેક છેડે સુધી હાંકી ગયો. તેની પાછળ ગોલોવિન ઉતર્યો. તે પછી અમારું એટલે કે મોલોકોવનું વિમાન ઉતર્યું. હવે પાછળ એલેક્ષીવને ઉતરવાની જગ્યા જ નહોતી. એલેક્ષીવ એકએક ગતિની ગણતરી કરીને પોતાના વિમાનને નીચે લાવ્યો, અને ગણિતકળાથી એક અજબ કરામત કરીને તે પોતાના વિમાનને અમારા વિમાનના

પડખેથી હાંકી ગયો અમારા વિમાનની અને તેની વચ્ચે માત્ર અઢાર જ ઇંચનું અંતર હતું ! જો આથી વધારે અંતર રાખ્યુ હોત તો તેનું વિમાન બાજુની ટેકરી સાથે અથડાયું હોત અને જો તેથી ઓછું અંતર રાખ્યુ હોત તો અમારા વિમાન સાથે તે અથડાઇ પડયું હોત !

ચારે ય બાજુથી લોકોના ટોળેટોળા અમારા વિમાનો તરફ ધસી રહ્યા હતા. તેમના હર્ષધ્વનિથી આખુ મેદાન ગાજી ઉઠયું. મોટરો, ખટારાઓ, ટ્રેકટરો અને ઘોડાઓથી આ સાંકડી જગા ભીંચોભીંચ ભરાઇ ગઇ.

અમે રશિયાની ભૂમિ પર ફરી પગ મૂકયો અમે વિમાનોમાથી ઉતર્યા ત્યારે અમારા આનંદની ઊર્મિઓ છુપાવી ન શકયા. બેલો-કોવે બરફના પડ ઉપર પાટુ મારી પડ માડ એક જ ઇંચ જાડું હતુ. નીચે કઠણ જમીન હતી. બેલીકોવને પગે વાગ્યું હશે કે કેમ તે ખબર નથી પણ અમે એક બીજા સામુ જોઇને છૂટું હસ્યા.

લગભગ આખું ગામ અમને જોવા ઉમગ્યુ હતુ. ' આહાહા ફરવા બધા માણસો' સ્ત્રીઓથી પણ આ આનંદ છૂપો ન રહ્યો. ફેટને વખતે પાઝ ઘોડા જોયા.'

અમારી પરોણાગતમા કોઇ જાતની મણા નહોતી કેટ ઉત્તર-ધ્રુવ-વર્તુળમા આટલે દૂર આવેલ વસ્તીમા મળી શકે તે બધા સાધનો અમારી સારવારમા મૂકી દેવામા આવ્યા હતા કારણ મનુષ્યને જ્યારે આવેની આ નાનકડી વસાહત હજી થોડા જ વર્ષો પહેલા અસ્તિત્વમા આવેલી છે થોડાએક સાહસિક પ્રવાસીઓએ આ જગાએ ભટકતા ભટકતા અને શોધખોળ કરતા કરતા ' ફ્લુઓરાઇટ ' નામની એક કિંમતી ધાતુ શોધી કાઢી હતી. આ ધાતુ અરમાના અને ધાતુમિશ્રણના ઉપયોગમા ખૂબ કામ આવે તેવી છે પહેલા તો અહી થોડાક ઝૂંપડા નખાયા અને તે પછી જેમ

જોતામાં એક નાનકડું શહેર જામી ગયું. એક હજારની વસ્તી થઈ. શહેરનાં બધાં સાધનો–રમતમંડપો, સિનેમા, નાટકમંડળી ઇસ્પીતાલ, સ્નાનગૃહો, મોટાં ભોજનગૃહો, એક બેનારઘર, બાલમંદિર, શાળા વિ. બધાંય ઊભાં થઇ ગયાં.

અહીં લોકો ખૂબ જ પ્રવૃત્તિશીલ અને એકસંપી જીવન ગાળે છે. વરસના આઠથી નવ મહિના સુધી તેઓ દુનિયાથી લગભગ છૂટા પડી જાય છે. હજારો માઇલો સુધી ફેલાઇને પડેલા ભેજવાળા તુંદ્રા પ્રદેશો આ ગામને રશિયાના વસ્તીવાળા ભાગથી વિખુટું પાડી દે છે.

અમે સહુ હવે તો જલદી મોસ્કો અને અમારે ઘેર પહોંચવા અધીરા બન્યા હતા. હિમવિનાશિકા મારફતે મંગાવેલ વિમાનનાં પૈડાંની અમે રાહ જોતા હતા. સ્મીડટે આ પૈડાં આમ્ડર્મા પહોંચાડવા માટે રૂડોલ્ફલેન્ડમાંથી કહેવરાવી દીધું હતું એ યાદ હશે. આમ્ડર્મા પહોંચ્યા પછી બીજે જ દિવસે આ હિમવિનાશિકા આવી પહોંચી. કેપ્ટન બાર્કની બાહોશ સરદારી વિના આટલું ઝડપથી આ કામ થવું અશક્ય હતું.

આમ્ડર્માના બારામાં 'સાડકો' હિમવિનાશિકા લાંગરી અને તેમાંથી કેમેરામેન અને છાપાવાળાંઓનું મોટું ધાડું અમારા ઉપર ટૂટી પડ્યું 'જરા આમ ઊભા રહો.' 'સહેજ સ્થિર ઊભા રહો.' એમ બોલતા કેમેરાવાળાઓ અમારી સામે કેમેરા તાકીને અમને ઝડપી લેવા તૈયાર ઊભા.

મોસ્કોથી અમારે માટે સગાંવહાલાંઓના પત્રો, નવા નવા છાપાંઓ, બેરો, મિઠાઇઓ, અને ફ્લોના ધોધ વહ્યા.

પણ આ બધાથી અગત્યની વસ્તુ જે આ સ્ટીમરમાં આવી હતી તે તો અમારા વિમાનોના નીચે મૂકવાના પૈડા આ પૈડાંઓ જ અમને જલદી મોસ્કો અને અમારે ઘેર પહોંચાડે તેમ હતું.

અમારા યાંત્રિકો આ પૈડાંઓને વિમાનોની નીચે જડવાનાં કામમાં રાતદિવસ લાગી ગયા હતા.

હવે ઊપડવાને શું વાર ?

ના. પણ વાર હતી. અમારાથી પણ વધારે મોટા સાહસ માટે ઊપડેલા અમારા ત્રણ બિરાદરો બે દિવસથી મોસ્કોથી સીધા અમેરિકા વિમાન મારફતે એક જ ઉડ્ડયને પહોંચવા માટેના અદ્ભુત પરાક્રમે નીકળ્યા હતા. મોસ્કોથી અમેરિકાનો સીધો વિમાનમાર્ગ સ્થાપવાના સોવિયેટમંધના કોડને સફળ બનાવવા માટે આ ત્રણ જણ શકાલોવ, બૈદુકોવ, અને બેલિયાકોવ નીકળી પડયા હતા. અમે બેતાર-ઘરમાં બેઠા બેઠા તેમની સફરની એક એક વિગત જાણી રહ્યા હતા. આ એકલું વિમાન ભયંકર ઝંઝાવાતો, બરફનાં તોફાનો, ધુમ્મસો અને વાદળાંઓના ગાઢ આવરણો વીંધીને તેની સામે યુદ્ધ કરીને આગળ ને આગળ વધી રહ્યું હતું. અમારા કલ્પના-ચક્ષુ પાસે આ ત્રણ વીરો અને તેમનું પ્રિય વિમાન કોઈ વિરાટ ચિત્રના રૂપમાં દેખાતું હતું. આ તે વિમાન એંકેલીવની ૩ જા નંબરની છાવણી વટી ગયું...આ રૂઝનું ૮૫° અક્ષાંશ પરનું થાણું વટી ગયું...પેપેનીનની છાવણી પરથી પસાર થયું...ઉત્તરધ્રુવને પોતાની પાછળ મૂકીને એક પછી એક અક્ષાંશો વટાવતું આગળ ને આગળ વધી રહ્યું છે. તે રાતે અમારાં બધાય વિમાનો ઊપડવા માટે તૈયાર હતા. શ્મીડ્ટને આ ખબર આપવામાં આવ્યા. શ્મીડ્ટે થોડીવાર વિચાર કરીને કહ્યું 'ના, હજુ ન ઊપડી શકાય. આપણા મિત્રોએ અમેરિકાની ભૂમિ ઉપર પોતાનું વિમાન સલામત ઉતાર્યું એવા ખબર ન મળે ત્યાં સુધી આપણને ઊપડવાનો હક્ક નથી. ધારો કે એ વિમાનને કંઈક અકસ્માત નડયો. આપણા વિમાનો તૈયાર છે આપણે તરત જ દક્ષિણને બદલે ઉત્તર તરફ આપણા વિમાનને ઉપાડવા જોઈએ. આપણે હજી ૨૪ કલાક ગઢ જોઈએ.'

અમેરિકા જવા ઉપડેલુ વિમાન ધીરતાપૂર્વક આગળ ને આગળ વધી રહ્યાના ખબર અમને બેતાર-દ્વારા મળ્યા કરતા હતા આખર ખબર મળ્યા કે તે અમેરિકાની ભૂમિ પર ઊડી રહ્યુ છે એટલે અમારા ઘેર જવા અધીરા બનેના વિમાનોએ પોતાના એન્જિનો ચાલુ કરી દીધા

હવે તો અમારે શુ મુશ્કલી હતી? મુશ્કેલીઓ તો બધી ઉત્તરધ્રુવમા મુકીને અમે આવ્યા હતા પૈડાવાળા વિમાનો અને ઘણી સામાન બિનજરૂર ન હોવાથી વજનમા સાવ હલકા વિમાનો દૂનની જેમ ઊચે ચડ્યા ને સીધા અમે મોરકોને રસ્તે હાકી મૂકી

વસત બેસી ગઇ હતી વસન્તની પહેલી વર્ષાના છાટણા અમારા વિમાનની કાચની બારી પર અથડાઇ અથડાઇને રમતા હતા અમારા દિલમા પણ તેણે હર્ષનો છટકાવ કર્યો એની સાથે સાથે એક ચિંતા પણ અમારા યાત્રિકોના દિલમા થઇ અત્યાર સુધીની ભયકર ઠડી પછી અમે હવે ગરમીની ઋતુમા તથા ઓછી ઠડીવાળા પ્રદેશમા પ્રવેશ કરતા હતા ઠડીથી ટેવાઇ ગયેલા અમારા યત્રો એકાએક વધારે પડતા ગરમ તો નહિ થઇ જાય ને!

પણ એનો ય ઉપાય હતો અમે આશ્ચર્યથી ઉપડીને સીધા આર્કજલ વિમાગ્રે લીધો ડ્વીના નદી ઉપર પાઘડીપટે વિસ્તરેલુ આર્કજલ શહેર ઉપરથી જોતા જ અમને તેના પર પડવાનુ મન થયુ આર્કજલના લોકોએ પણ અમારો એવો ભાવભીનો સત્કાર કર્યો કે જાણે કે અમે ફરી અમારા સ્નેહીઓની ગોદમાં લપાઇએ છીએ

અહીથી હવે અમે ધડીક મેલિનીન વિમાગ્રે લઇને સીધા મોસ્કો જવાના હતા

દિવસની ગરમીથી વિમાનોને કઇ હરકત આવે એ માટે અમે રાતે જ સફર કરવાનુ નક્કી કર્યુ

અમે આર્કજલથી ઊપડ્યા અમારો ઠાઠમાઠ ભવ્ય રીતે

એકધારી ગતિથી રશિયાના વિશાળ મેદાનો, વાંકાચૂકા રસ્તાઓ, ને નદીઓ વચ્ચે વચ્ચે ફૂલના ઝૂમખા જેવા ગામો તથા શહેરો ઉપર થઈને મોસ્કો તરફ જઇ રહ્યો હતો.

રશિયાના વહાણા પ્રમુખ કેનિનીનના નામથી વસેલા કેલિનીન શહેરમા આવી પહોચ્યા અમે ત્યા ઘડીક વિમાનો ખાધા વોલ્ગા નદીમા ખૂબ નાહ્યા અને જાણે કે વરસોનો થાક ઉતાર્યો થોડીક નીંદર લીધી, ભોજન લીધુ અને પછી અમે ઊપડયા

*   *

હવે ફક્ત ૩૦૦ મિનિટની વાર હતી શ્મીડટ પોતાના મુખ્ય વિમાનમાથી બેતાર-યત્રદ્વારા બોલી રહ્યો હતો તેના અવાજમા ભાગ્યે જ દેખાય તેવો લાગણીનો આવેગ હતો પોતાના સાથીઓની મદદથી મેળવેલી સિદ્ધિ માટેનુ ગૌરવ તેના અવાજમા ગાજતુ હતુ

અમારી સામે આછા ધુમ્મસમાથી જાણે કે મોસ્કો શહેર અમને જોવા માટે પોતાનુ મુખ બહાર કાઢતુ હતુ મોસ્કો, વોલ્ગાનહેરના દરવાજા રમકડા જેવી લાગતી સ્ટીમરો દેખાવા લાગ્યા

મોસ્કોના વિમાની મેદાનમા વિમાનીને ઊતરવા માટેનો મોટો પટ્ટો જાણે કે મોટા સાથિયો દોર્યો હોય તેવો દેખાતો હતો તેની નગ્રાડ જવાનો ધોરી માર્ગ લોકોની મેદનીથી ખીચોખીચ ભર્યો હતો અમારા વિમાનોએ આ મેદાન ઉપર એક ભવ્ય ચક્કર લગાવ્યુ, અને અમારા વિમાનોને નીચે ઉતાર્યા વિમાની-મેદાનના મધ્યચોકની બેઠકમા સ્ટેલિન મોનોટોવ, વોરોશિલોવ કેલિનીન નિકોલોવ, બુદેની વગેરે અમારા વહાલા બિરાદરોના ચિરપરિચિત હસતા મુખો અમે જોયા એક પછી એક અમે બધા બિરાદરોની બાથમા દબાયા સ્ટેલિન, મોલોટોવ વગેરેએ અમને વારાફરતી અભિનદનો આપ્યા અમને વહાનના ચુબનો કર્યા આવા અપૂર્વ સ્વાગતથી અમારા દિલ ભરાઇ ગયા કેવુ સાદુ છતા કેવ ભવ્ય સ્વાગત!

ત્યાં જ અમારા સ્વાગતમાં બે શબ્દો બોલાયાઃ શ્મીડટ અને વોડોપિયાનોવ અમારા વતી તેનો જવાબ આપવા ગયા, પણ લાગણીના ડૂમામાં કેટલું્ક બોલી શકાય ?

જોતજોતામાં આ સભા એક સરઘસના રૂપમાં ફેરવાઈ ગઇ. ફૂલોથી શણગારેલ મોટરમાં અમને બેસારવામાં આવ્યા અને આખું સરઘર લેનીનગ્રાડ માર્ગ ઉપર ધીરે ધીરે આગળ વધ્યું. એક પછી એક મોટા ચોક આગળ અમને લોકો હર્ષનાદોથી અને પ્રેમથી *નીંજવી* દેતા. ત્રણ મહિના સુધી *જેની* પોતાના સ્વજનની જેમ ચિંતા સેવી હતી, તેમને પાછા આવેલા જોઇને મોસ્કોવાસીના હર્ષની સીમા ન હતી. અમારા આ આખા સરઘસમા અમારો વહાલો નેતા સ્ટેલિન પણ સાથે જ હતો તેની લાગણીઓની તો કોને જાણ થાય ? અમારા સ્વાગતમાં તે મોખરે હતો, અમારા સરઘસમાં પણ તે મોખરે હતો.

આખરે સરઘસ લાલચોક પાસે અટક્યું. ક્રેમ્લીન-મહેલના વિશાળ ખંડની અંદર સ્વાગત-સમારંભ થયો. આ આખા પ્રવાસને સફળ બનાવવામાં મદદ કરનાર વિમાનોના કારખાનાના માણસોથી માંડીને શ્મીડટ સુધીના બધાય ત્યાં ભેગા મળ્યા હતા.

સામ્યવાદી-મંડળની મધ્યસ્થ સમિતિ તરફથી આ સમારંભમાં આ બધા પ્રવાસીઓને ધન્યવાદ અપાયા. અને સોવિયેટ-સંઘની મધ્યસ્થ સમિતિએ આ બધા પ્રવાસીઓને ગૌરવભર્યા ઇલ્કાબો તથા ઇનામો આપ્યાં.

આ રીતે ૨૨ મી માર્ચે ઊપડેલી આ પ્રવાસ-મંડળી ઉત્તર ધ્રુવબિંદુ સુધીનો પ્રવાસ ખેડીને ૨૫ મી જૂને સાંજના પાંચ વાગે એટલે, કે ૩ મહિના, અને બે, દિવસે, પાછી ફરી, પણ, ઉત્તરધ્રુવ પર છાવણી નાખીને પડેલા પેલા ચાર વૈજ્ઞાનિકોનું શું થયું ?

પરિશિષ્ટ

'ધ્રુવથાણા પરની ટુકડીએ શું કર્યું'?'

ઈ. સ. ૧૯૩૭ ના જૂનની ૬ ઠ્ઠી તારીખે સવારના ૩-૪૦ મિનિટે ચારે ય વિમાનો અમને મૂકીને રૂડોલ્ફલેન્ડ તરફ ઊડ્યા. ત્યાંથી તે માતૃભૂમિ તરફ ઊપડી ગયા. અને અમે ધ્રુવ-થાણા પરની અમારી વૈજ્ઞાનિક પ્રયોગશાળામાં અમારું કામ શરૂ કર્યું. ધ્રુવ મધ્યબિંદુ પરના રહસ્યો ઉકેલવામાં અમે લાગી પડયા.

અમારા કાર્યક્રમમા મુખ્ય કામ હવામાનના અવલોકનનું હતું. દિવસમા ચાર વખત અમારામાંથી એક જણે તંબૂની બહાર જઇને હવામાનની સ્થિતિનું અવલોકન કરવાનું રહેતું. તેમા પવનની ગતિનું જોર, હવાનું ઉષ્ણાતામાન તથા ભેજ, પોતાની મેળે જ નોંધ કરતાં યન્ત્રોના આકડાઓ નોંધવા, આ બધા કામોનો સમાવેશ થતો હતો. આ કામ દેખાય છે, તેટલું સહેલું ન હતું. શિયાળામાં હિમ-ઝંઝાવાતો વખતે તંબૂની ફરતો ઠેઠ છાપરાં સુધી બરફ છવાઇ જતો. અને અમારા કોદાળીપાવડાથી તે બરફ ઊમર ડીને તેમાથી માર્ગ કરવો પડયો

દિવસમા ચાર વખત અચૂકપણે રેડિયોનું નાનું બેતાર-થાણું ત્યાના હવામાનનો અહેવાલ રશિયા મોકલતુ. અને ત્યા આ અહેવાલના આધારે આખા ખંડના હવામાનનો નકશો બહાર પડતો. એ ઉપરાત અમે ત્યાના સમુદ્રની ઊંડાઈ માપવાનુ કામ પણ કર્યું

જેમ જેમ અમારા થાણાનો બરફ ખસતો જતો હતો તેમ તેમ જુદે જુદે સ્થળે અમે બધાં મળીને ૩૩ જેટલાં ઊંડાઇનાં માપો લીધાં. દરેક ૩૦ કે ૩૫ માઇલને અંતરે અમે બરફમાં કાણું પાડીને તેમાંથી ઊંડાઇ માપવાની દોરી ઉતારતા. નીચેનો ઓળીંબો દરિયાને તળિયે અડે કે તરત જ અમારી ગરેડી આપોઆપ જ અટકી જતી. અને અમે પાછું એ દોરડું આખું વીંટવાનું કામ શરુ કરતાં. આમાં અમે ચારે ય જણ લગભગ સાડત્રણ ચાર કલાક મથતા ત્યારે એ દોરી પૂરી વીંટાઇ રહેતી.

આ ઊંડાઇ માપવાને પરિણામે અમે ઠેઠ ઉત્તરધ્રુવથી માંડીને તે ગ્રીનલેન્ડના દક્ષિણભાગ સુધીના સમુદ્રના તળિયાંનું ભૂસ્તર કેવું ઊંચું નીચું છે, તે માપી શક્યા છીએ. અમે અમારા અવલોકનને પરિણામે એક ચોક્કસ નિર્ણય કરી શક્યા છીએ, કે ધ્રુવબિંદુની આસપાસ ક્યાંય જમીન નથી. ત્યાં સમુદ્રની ઊંડાઇ ૧૪૦૭૧ ફુટ છે. ઉત્તરધ્રુવબિંદુથી માંડીને ૮૬° સુધીનો આખો પ્રદેશ એક મોટો ખાડો છે અને કોઈ કોઇ જગ્યાએ તો સમુદ્ર ૨॥ માઇલ જેટલો ઊંડો છે.

દરેક ઊંડાઇનું માપ લીધા પછી અમે તે સમુદ્રની ઊંડેનાં પાણીનું અવલોકન કરવાનું પણ ચૂકતા નહિ. અમે જુદી જુદી ઊંડાઇએ રહેલાં પાણીના નમૂનાઓને બહાર આણીને તેના ઉષ્ણતામાનની નોંધ કરતા, ઉપરાંત વિશેષ તે પાણીનું રસાયણિક પૃથક્કરણ કરીને તેની નોંધ લેતા—અમે આ જાતના ૩૮ અવલોકનો કર્યા હતાં.

આ ઉપરાંત ધ્રુવબિંદુની આસપાસના સમુદ્ર ઉપરના ઠંડા પડની નીચે અમે પાણીનું જે થર તપાસ્યું તેમાં ઘણી વધારે ખારાશ, અને ગરમી માલમ પડ્યાં. ઉપરનું પાણીનું ઉષ્ણતામાન શૂન્યબિંદુથી પણ નીચે હતું, જ્યારે ૮૨૦ થી ૨૪૬૦ ફુટ નીચેના પાણીનું ઉષ્ણતામાન શૂન્યબિંદુથી ઉપર રહેતું.

અમે આવા પાણીના પડને ઠેઠ ગ્રીનલેન્ડ સુધી દરેક અવલોકન વખતે જોયું. આ પહેલા વૈજ્ઞાનિકોની એમ માન્યતા હતી કે આટ્લાન્ટિક-સમુદ્રનો એક ગરમ પ્રવાહ પૂર્વ તરફ વહે છે, તે યુરોપ અને એશિયાને કિનારે કિનારે જ વહે છે. નાનસેને પોતાના 'ફ્રામ' વહાણની મુસાફરી વખતે આ માન્યતા જાહેર કરી હતી. પણ અમારી શોધને પરિણામે એમ સાબિત થયું કે એ પ્રવાહ કેવળ એશિયા અને યુરોપ ખંડને કિનારે કિનારે જ નહિ પણ આખા ધ્રુવપ્રદેશ પર ફેલાયેલો છે અને કદાચ ધ્રુવબિંદુને વીંધીને આગળ જતો હશે.

જ્યારે જ્યારે હવામાન ચોખ્ખા હોય, ત્યારે ફિયોડોરોવ ખગોળનું અવલોકન કરવાનું પણ ચૂકતો નહિ. ઉનાળામા સૂર્યની ઊંચાઇ અને શિયાળામા તારાઓની ઊંચાઇ માપીને તેની નોંધ લેતો. અવલોકનને પરિણામે અમે ૧૫૬ જુદા જુદા બિંદુઓ પરની નોંધો કરી શક્યા. ઉનાળાની ઋતુમા અમારા વહેતા બરફના પ્રવાહની દિશાની તથા ગતિની ચોકકસ માહિતી માટે અમે જલમાપક યંત્રની મદદ લીધી અમે આ જલમાપક યંત્રને ૧૦૦૦થી ૧૩૦૦ફીટ જેટલે ઊંડે ઉતારતા. અને તે પણ સતત ત્રણ મહિના સુધી. રોજ છ વાર આ પ્રમાણે કરતા અમારા કાર્યક્રમમા પૃથ્વીમા રહેલા ચુબકીય તત્ત્વોના અવલોકનને પણ મહત્ત્વનું સ્થાન હતુ. દરેક ત્રીસ માઇલે અથવા તેથી પણ ઓછા અંતરે ફિયોડોરોવ પૃથ્વીના આકર્ષણના ત્રણ મુખ્ય તત્ત્વોના માપ લેતો એ આકર્ષણમા દેખાતી વિવિધતાઓ, આકર્ષણના મુખ્ય બિંદુથી જુદી જુદી જગાએ કેટલો કેટલો ફેર પડે છે તે, અને તેના ક્ષિતિજગામી સર્જક તત્ત્વો (હોરીઝોન્ટલ કોમ્પોનન્ટ) એ બધાના માપનો સમાવેશ તેમા થતો હતો ફિયોડોરોવના આ અવલોકનોની સાથે લોહચુંબકીય ફેરફારોનું અવલોકન પણ કરવામા આવતું હતુ

એ ઉપરાંત ગુરુત્વાકર્ષણની શક્તિમાં પણ માપો જુદે જુદે વખતે લેવાનું કામ ચાલતું હતું. ગુરુત્વાકર્ષણનો અભ્યાસ એ ખૂબ જ રસિક વિષય છે પણ આટલે દૂર ઉત્તરમાં તેની શક્તિ માપવાના પ્રયોગો હજુ સુધી કોઈએ નથી કર્યા.

આ ઉત્તર મહાસાગરના મધ્ય ભાગમાં રહેલ પ્રાણી તથા વનસ્પતિસૃષ્ટિના અભ્યાસમાંથી પણ કેટલાંય નવા વિધાનો અમે તારવી શક્યા હતા. નાનસેનના સમયથી માંડીને વૈજ્ઞાનિકોનો એવો અભિપ્રાય હતો કે આટલે દૂર જીવસૃષ્ટિ હોવાનો સંભવ નથી. પણ આ સિદ્ધાંત અમારી પાસે ખોટો ઠર્યો. અમે અહીં આવ્યા તે પછી થોડા જ દિવસોમાં અમે દરિયાઈ ગલ પક્ષીઓને બધી દિશાઓમાં ઊડતાં જોયાં. ૧ લી ઓગસ્ટે રાતે અમે ઊંઘમાં હતા, ત્યાં અન્સ્ટ ક્રેંકલની બૂમ સાંભળી: ' રીંછ! રીંછ! ' અમે કપડાં પહેરીને તંબૂની બહાર આવ્યા, ને જોયું તો છાવણીની નજીક-માં જ એક રીંછણ તેના બે બચ્ચાં સાથે દેખાઈ. અમારો કૂતરો તેની પાછળ પડયો હતો. એ વખતે અમે ૮૮.° ઉત્તર અક્ષાંશમાં એટલે કે ધ્રુવબિંદુની સાવ પાસે હતા. બીજે દિવસે અમે અમારા મેદાનની નજીક, પાણીમાં એક દાઢીવાળા સીલને તરતું જોયું. તે પછી થોડેક દિવસે મેં એક સીલ ઉપર ગોળી છોડી પણ તે પાણીમાં પેસી ગયું. આ સીલ વગેરે પ્રાણીઓ આટલે દૂર શા આધારે જીવતાં હશે? તેનો જવાબ અમને ત્યાંના પાણીના અંદરના અભ્યાસથી મળી ગયો. સમુદ્રના પાણીના ઉપલા થર ઉપર જ સૂક્ષ્મ વનસ્પતિની સૃષ્ટિ વિકસેલી માલમ પડી આવી.

આ પ્રદેશના ઉનાળામાં સૂર્યનો તાપ પૂરતા પ્રમાણમાં અહીંનાં પાણીમાં પડે છે, અને તેને પરિણામે પાણીમાં વનસ્પતિ-જીવનની શક્યતા ખૂબ જ હોય. એ સ્વાભાવિક છે. અને જો વનસ્પતિ હોય ત્યાં બીજી સૂક્ષ્મ સૃષ્ટિનો પણ ઉદ્‌ભવ થવાનો જ.

અને આ મેાટાં દરિયાઇ પ્રાણીઓ તેના ઉપર જ નભતાં હેાવાં જોઇએ.

અમારા કાર્યક્રમમા ઉત્તરધ્રુવીય પ્રકાશેા અને વાતાવરણમા રહેલી વિદ્યુતના અભ્યાસને પણ સ્થાન હતું.

અમારેા ખેતાર–યાત્રિક ક્રેંકલ સુંદર કામ કરતેા. જે નવ મહિના અમે આ તરતા થાણા ઉપર કાઢયા તે દરમિયાન તેણે બધા મળીને ૭૫૦૦૦ શબ્દો જેટલા સંદેશાઓ એતાર યંત્ર ઉપર મેાકલ્યા હતા. અમારી પાસે જે નાનું યંત્ર હતું, તે જોતા આ એક અજબ કામ કહેવાય. મેાટે ભાગે આ સંદેશાઓ મેાકલવામા અમારે પવન ઉપર જ ખૂબ આધાર રાખવેા પડતેા. આ પવનને લીધે જ અમારી પવનચક્કી ચાલે. એ પવનચક્કીના જોડે જ વીજળીનેા ડાયનેમેા ચાલે, અને તેમાથી વીજળી મળે. જ્યારે પવન સાવ પડી ગયેા હેાય, ત્યારે અમારે બેટરીનેા ઉપયેાગ કરવેા પડતેા. પણ તેમા તેા ખૂબ જ કરકસર કરવી પડે એટલે અમે તેવે વખતે માત્ર હવામાનનેા જ અહેવાલ મેાકલતા. કેાઇ કેાઇ વાર તેા અમે એ વીજળીનેા ડાયનેમેા હાથથી ચલાવતા પણ પવનથી ચાલતી મેાટર અમારેા મુખ્ય આધાર હતેા. આ પવનચક્કીને લીધે વીજળીની ઘણી સગવડ અમને મળતી. તે પવનચક્કીનેા ઉપકાર અમે કદી નહિ ભૂલીએ. ખરું જોતા તેા આ ધ્રુવથાણા-પરના એકેએક સાધનેાએ અમને આ નવ માસ દરમિયાન ભારે મદદ કરી, અને અમારી સાથે બધી આકરી કસેાટીમા તે પડખે જ રહ્યા હતા.

આ રીતે અમે નવ માસ આ થાણામા ગાળ્યા. આખરે અમારે આ થાણાના તરતા હિમ–મેદાનનેા ત્યાગ કરવાનેા વખત આવ્યેા

અમે અમારો અહીંનો બધો સામાન સાથે લઇ લેવાનું નક્કી કર્યું. ૧૯૩૮ના ફેબ્રુઆરીની ૧૯ મી તારીખે બપોરે બે વાગે 'તાઇમીર' અને 'મુરમાન' નામના બે વહાણો અમારા બરફના મેદાનની કોરે આવીને ઊભાં રહ્યાં. અમે રાજી તો થયા, પણ સાથે સાથે આ નવ માસના સાથી એવા અને ઠેઠ ઉત્તર-ધ્રુવબિંદુથી ગ્રીનલેન્ડના કિનારા સુધી અમને લઇ આવેલા આ મેદાનને છોડતાં વિરહનું દુ:ખ અનુભવવા લાગ્યા. પણ અમને અમારા કામની સફળતાનો સંતોષ હતો. અમને આખરે આ ધ્રુવપ્રદેશના રહસ્યો તેની પાસેથી કઢાવ્યાના વિજયનો આનંદ હતો.

પણ આ બધા આનંદને માટે પ્રેરણા આપનાર અને આ પ્રવાસને સફળ બનાવવામાં જેનો સૌથી મોટો હાથ છે તેવા અમારા બિરાદર જોસેફ સ્ટેલિનને કેમ ભૂલાય?

પેપેનીન